Віктор Янукович: "Ми позитивно оцінюємо досягнутий рівень відносин з Альянсом" 3 стор.

Свято на Донбасі 5 стор.



НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

19 – 23 вересня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№38 (598)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Не нижче за "добре"



На аеродромі "Бельбек" закінчується льотно-методичний збір екіпажів винищувальної авіації, який розпочався 12 вересня в рамках практичної фази навчань "Адекватне реагування-2011". До підготовки та проведення льотно-методичного збору в тій чи іншій мірі задіяні всі авіаційні бригади України. Так, у практичних діях беруть участь 47 льотних екіпажів, з них 30 винищувальної авіації, 6 штурмової, 5 бомбардувальної та 6 транспортної. Щодо літальних апаратів, то до навчання залучаються 5 літаків Су-27, 2 – Су-27УБ, 8 – МіГ-29, 3 – МіГ-29УБ, 1 – Су-24МР, 3 – Су-25, 1 – Су-25УБ, 3 – Ан-26, 1 – Іл-76МД та 2 вертольоти Мі-8МТ. Цього року перед військовою авіацією поставлено набагато більше завдань, аніж під час минулорічних навчань. Авіація працює на чотирьох полігонах, а також виконує удари по морських цілях.

Закінчення на 2 стор.

НАВЧАННЯ

Спецназівці вчаться нового

У сучасних військових конфліктах значну, а інколи і вирішальну роль відіграють підрозділи спеціального призначення. Вони – еліта будь-якого війська. І годі уявити сучасного десантника, спецназівця чи розвідника без вертольота.



Гвинтокрила машина – найулюбленіший транспорт спецпідрозділів. Найчастіше саме він доставляє групи до місця призначення, а потім забирає з місця евакуації. Донедавна в нашій армії практикували два способи десантування – парашутний та посадковий.

Цими днями наші військові вперше випробували новий для них спосіб – фастропінг: спецназівці спускаються з вертольота на землю спеціальними тросами. Найчастіше таке десантування можна побачити в американських фільмах. Відтепер фастропінгом оволоділи і українські армійські спецпідрозділи. Його апробація відбулась в межах багатонаціональних навчань сил спеціальних операцій "Джекал Стоун – 2011". В них брали участь підрозділи Збройних Сил України, Польщі, Угорщини та персонал Збройних сил США. До навчання, яке проводиться одночасно на території України, Болгарії та Румунії, залучалося близько 1500 військовослужбовців з восьми країн.

Відповідно до сценарію маневрів спільний патруль миротворців потрапив у засідку незаконних військових формувань. Бандити зупинили колону підривом саморобного вибухового пристрою.

Продовження на 3 стор.

“АДЕКВАТНЕ РЕАГУВАННЯ”

Військо виходить на професійні параметри

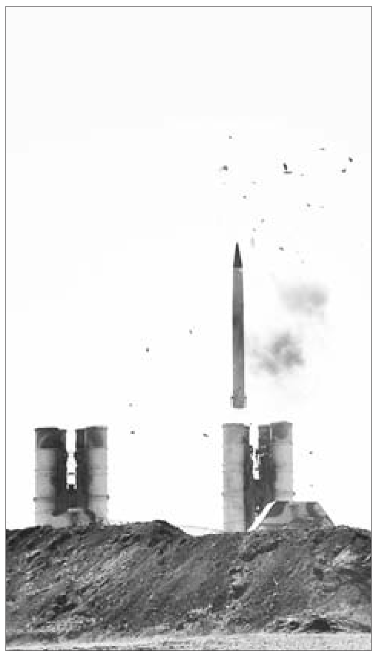


21 вересня у Криму, на полігоні Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України “Чауда” в рамках другого практичного етапу дослідницького командно-штабного навчання “Адекватне реагування – 2011” відбулися тактичні навчання з бойовою стрільбою із зенітних ракетних комплексів “Бук-М1” та С-300.

За ходом бойових стрільб спостерігали начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Григорій Педченко, представники органів самоврядування Автономної Республіки Крим.

За легендою навчань, сили і засоби протиповітряної оборони, літаки винищувальної авіації вели протиповітряні та повітряні бої з умовним противником, роль яких виконували складні повітряні мішені – безпілотні літаки-розвідники ВР-3 “Рейс” та ВР-2 “Стриж”.

– Сьогодні на полігоні “Чауда” ми спостерігали за діями в ході одного із головних етапів навчання – відбиття умовного повітряного противника. Командувач Повітряних Сил проводив протиповітряну операцію із залученням військ. Бойові стрільби виконували зенітні ракетні комплекси “Бук-М1” та С-300, літаки винищувальної авіації МіГ-29, Су-27. Також у відпрацюванні завдань цього етапу брали участь штурмовики та бомбардувальники, – повідомив під час спілкування з мас-медіа начальник Генерального штабу – Головнокомандувач ЗС України генерал-полковник Григорій Педченко.



Він зауважив, що льотчики Повітряних Сил Збройних Сил України добре діяли в ході навчання.

– Повітряні Сили зі своїми завданнями справилися! Вони своєчасно виявили та знищили всі цілі. Правильно приймали рішення й грамотно діяли група керівництва та командні пункти, – наголосив генерал-полковник Григорій Педченко.

Коментуючи хід навчань, Головнокомандувач зазначив, що під час проведення практичного етапу він дав можливість керівництву військ протиповітряної оборони Сухопутних військ детальніше вникнути в оперативну обстановку.

– Для мене головне не просто приїхати на навчання, щоб побачити, збита ціль чи ні. Пізніше ми підіб’ємо підсумки стрільб. Але найважливіше – пересвідчитися у спроможності родів військ і видів Збройних Сил виконувати свої завдання за призначенням. Таким чином, в ході навчання ми зробили “паузу”, підкорегували недоліки, після чого продовжили виконувати завдання, – підкреслив генерал-полковник Григорій Педченко.

Він також наголосив, що всі ракети, крім однієї, випущені із зенітно-ракетного комплексу “Оса-АКМ”, влучили в ціль. А це свідчить про відповідну налаштованість на бойову роботу залученого персоналу.

– В цілому, у мене немає сумнівів, що ми досягнемо мети, поставленої перед учасниками навчання. Недоліки, звичайно, є, але керівний склад їх не приховує і працює над їх усуненням. У такий спосіб ми плануємо вийти на параметри, які в усьому світі називаються “професійними”, – підкреслив начальник Генерального штабу – Головнокомандувач ЗС України генерал-полковник Григорій Педченко.

www.mil.gov.ua

ЛМЗ

Не нижче за “добре”

Закінчення. Початок на 1 стор.



Починаючи з 9 вересня під час перебазування визначеної авіаційної техніки та тренувань з авіаційної підтримки дій ВМС на полігоні Опук, здійснено позначення удару в інтересах забезпечення імітованих повітряних боїв ЗРВ та навчальних стрільб ППО СВ.

15 вересня проведено льотну зміну, метою якої стала підготовка екіпажів винищувальної авіації до бойових стрільб по повітряних мішенях. З 19 по 21 вересня авіація забезпечувала імітовані повітряні бої, тактичні навчання з бойовою стрільбою ЗРВ, супроводжувала, перехоплювала та знищувала повітряні мішені типу ВР-3 “Рейс” та ВР-2 “Стриж”, а також виконувала бойові стрільби по повітряних мішенях типу САБ-250-200.

– Цього року до ЛМЗ на аеродромі Бельбек нам вдалось залучити найбільшу за останні десять років кількість літаків, – говорить начальник управління підготовки та застосування авіації – заступник начальника авіації Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-майор Ігор Черепенько. – Разом із тим, у навчаннях беруть участь літаки з місць постійної дислокації. На полігоні “Болградський” у нас працюють штурмовики, на “Рівненському” і “Житомирському” – бомбардувальники. Графік настільки щільний, що за тиждень ми проводимо по чотири льотні зміни поспіль, під час яких в комплексі виконуємо одразу декілька завдання.

Загалом, за словами генерал-майора Ігоря Черепенька, планова таблиця виконана в повному обсязі. Льотний склад, який брав участь в польотах, добре виконав свої завдання. Жоден льотчик не отримав оцінку нижчу за “добре”.

– Поставленої мети досягнуто, – говорить генерал-майор Ігор Черепенько, – літаки повернулись на аеродром. Я вважаю, що льотно-методичний збір пройшов добре. Подібні навчання просто необхідні для підтримання та вдосконалення майстерності наших льотчиків. Після минулорічної “Взаємодії” та цьогорічного “Адекватного реагування” можна вже говорити про те, що ми відновили методику проведення пусків, супроводження “Рейсів” та “Стрижів”, і льотний склад добре підготували до виконання складних бойових завдань.

Ігор Черепенько також відзначив чітку злагоджену роботу груп керівництва, які працювали і на командно-диспетчерському пункті, і на командному пункті аеродрому “Кіровське”, на пункті управління “Чауда”, та майстерність усіх льотчиків, завдяки чому успішно відбулось практичне застосування керованих ракет та виконання інших завдань в рамках навчань “Адекватне реагування – 2011”.



Олександр Олехнович.
“Крила України”.
Фото автора.

НА ПОЛЬОТАХ...

20 годин вдень і 4 – вночі – такий, у підсумку, добовий наліт українських вертолітників, які у Західній Африці виконують завдання Місії ООН. Польоти екіпажів Мі-8 відбувались вдень та вночі, в умовах обмеженої видимості. Цього разу обліт майданчиків та патрулювання кордонів Ліберії плавно перейшли у змішану льотну зміну, під час якої пілоти відточували майстерність, а дехто, навіть, роздавав цигарки...

Верхівка майстерності – “льотчик-снайпер”

Кожен льотчик прагне провести у небі побільше годин. І, як пояснюють самі пілоти, жодних матеріальних інтересів тут, у Ліберії, вони не мають. Це в Україні льотно-підйомний склад отримує суттєву надбавку, за умов щомісячного виконання польотних завдань. Головний стимул до “ліберійських” польотів – це бажання стати досвідченим льотчиком, найкращим... Та й навряд чи вдасться на Батьківщині записати у свій актив стільки годин.



Верхівка майстерності для кожного льотчика – класна кваліфікація “льотчик-снайпер”. Для її отримання треба бути досвідченим пілотом, підготовленим за всіма вправами курсу бойової підготовки, засвоїти не один тип авіатехніки. В армійській авіації СВ ЗС України її мають лише декілька льотчиків. Серед них і командир загону 15-ї ротації полковник Володимир Пастухов. Саме під його керівництвом і проходили льотні зміни вдень та вночі.

Удень вертолітники виконували спецзавдання Місії ООН за визначеними маршрутами. До польотів залучалося чотири машини. Увечері приступили до польотів за планом змішаної (вдень та вночі) льотної зміни.

Цього разу до польотів залучили і молодих льотчиків. У результаті – капітани Юрій Назіпов та Віталій Ландишевський, за давньою льотною традицією, роздавали колегам цигарки.

Льотно-підйомний склад здійснював контрольні польоти на зависання та по колу, зі зльотом та посадкою по-літаковому, польоти із одним вимкненим двигуном та виконання пошуково-рятувальних робіт. До того ж, майор Олександр Каретник та капітан Денис Соболєв вперше самостійно вилетіли вночі, в умовах обмеженої видимості.

Полковник Володимир Пастухов в цілому задоволений проведенням льотних змін. Упродовж розбору польотів він вказав на недоліки і визначив завдання на майбутнє. Адже керівництво загону намагається планувати тренувальні польоти із максимально можливим залученням техніки та особового складу, бо підготувати молодих льотчиків за програмою курсу бойової підготовки на Батьківщині практично не можливо...

Юрій Ігнат.
Фото автора.

МІЖНАРОДНА БЕЗПЕКА

Віктор Янукович:

“Ми позитивно оцінюємо досягнутий рівень відносин з Альянсом”



Президент України Віктор Янукович у Нью-Йорку провів зустріч із Генеральним секретарем НАТО Андерсом Фог Расмуссеном. Під час зустрічі сторони обговорили питання міжнародної безпеки, а також питання внутрішньої політики України. Про це повідомляє пресслужба Президента України Віктора Януковича.

“Ми позитивно оцінюємо досягнутий рівень відносин з Альянсом, їх прагматизм і націленість на конкретний результат. На нашу думку, це є надійною запорукою продовження конструктивного партнерства між Україною і НАТО”, – сказав під час зустрічі Глава Української держави.

За його словами, Україна цінує партнерські відносини з НАТО. “Для України є важливими ті принципи, які сповідують НАТО та Європейський Союз, – демократія і верховенство права, і ми їх неухильно дотримуємося. У цьому питанні ми однодумці”, – наголосив Віктор Янукович.

У свою чергу Андерс Фог Расмуссен дав високу оцінку співпраці України та НАТО, зокрема у миротворчих місіях в Афганістані та Косовому. Генсек Альянсу запросив Україну долучитися до ініціатив НАТО, зокрема до участі в антипіратській операції “Океанський щит”.

Віктор Янукович зазначив: “Наші національні інтереси і наші громадяни страждають від піратських нападів. Ми зацікавлені в тому, щоб зробити свій внесок у боротьбу з піратством”.

Президент України доручив відповідним міністерствам опрацювати це питання спільно з фахівцями НАТО.

Генсек Альянсу запросив Україну взяти участь у наступному саміті НАТО, який відбудеться у Чикаго у травні 2012 року. Також Андерс Фог Расмуссен запросив Віктора Януковича відвідати штаб-квартиру Організації для виступу на Раді НАТО.

Підготував Сергій Клименко. “Крила України”.

ВИДАТКИ НА ОБОРОНУ

У проекті Держбюджету – 2012 збільшено фінансування на розробку, модернізацію та закупівлю ОВТ

“У проекті Державного бюджету України на 2012 рік, який поданий Урядом на розгляд до Верховної Ради, закладені позитивні для Міністерства оборони параметри фінансування”. На цьому 21 вересня наголосив заступник Міністра оборони України – керівник апарату Володимир Омельянчук по завершенні церемонії підписання Імплементаційної угоди, яка відбулася в Брюсселі.

– У 2012 році на розробку, модернізацію та закупівлю озброєння і військової техніки для Збройних Сил України фінансування буде збільшено за загальним фондом, фактично, у чотири рази. Ці кошти будуть спрямовані на стабілізацію ситуації, розвиток та зміцнення бойового потенціалу, – підкреслив Володимир Омельянчук.

Як він додав, загалом, у порівнянні із цьогорічним бюджетом, оборонному відомству у проекті бюджету на 2012-й рік фінансування збільшено на понад 3 мільярди гривень, при цьому переважна частина цих коштів передбачена за загальним фондом.

– Проект бюджету Міністерства оборони на 2012 рік є чи не найкращим за усі попередні роки, адже передбачає реальні кошти на розвиток Збройних Сил України та реалізацію державних програм у цій сфері, – відзначив заступник глави оборонного відомства.

За його словами, запланований обсяг фінансування дає Міністерству оборони України можливість затвердити та почати виконувати Програму розвитку озброєння і військової техніки на 2012 – 2017 роки, продовжити реалізацію державних програм із створення та виробництва українського корабля класу “корвет”, багатофункціонального ракетного комплексу “Сапсан”, а також завершення програми із створення військово-транспортного літака Ан-70.

– Ці чотири програми отримали гарантоване фінансування у бюджетах наступних років, аж до 2020-го, – підкреслив Володимир Омельянчук.

www.mil.gov.ua

ВІД ПЕРШОЇ ОСОБИ

Бойових частин скорочення не торкнеться

“Наступного року скорочуватимуться арсенали, бази зберігання, склади – неперспективні та надлишкові військові організми. Бойових військових частин скорочення не торкнеться”. На цьому 21 вересня наголосив начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Григорій Педченко, відповідаючи на запитання журналістів в Криму під час тактичних навчань з бойовою стрільбою в рамках практичного етапу дослідницького командно-штабного навчання “Адекватне реагування – 2011”.

– Чисельність Збройних Сил України до кінця 2012 року буде зменшено у відповідності до прийнятого Закону. Будемо скорочувати ті установи та військові частини, яких не буде у майбутньому Українському війську європейського зразка. Це скорочення абсолютно не позначиться на обороноздатності держави! – наголосив він.

Генерал-полковник Григорій Педченко повідомив, що за цей рік у Збройних Силах України було модернізовано 41 літак, 11 вертольотів, 12 кораблів, більше 3 тисяч одиниць військової техніки.

– Все це компенсує очікуване скорочення. Сьогодні всі армії світу йдуть по цьому шляху – скорочують особовий склад та модернізують озброєння та військову техніку, – зауважив начальник Генерального штабу ЗС України.

www.mil.gov.ua

МІЖНАРОДНЕ НАВЧАННЯ

Спецназівці вчаться нового

Закінчення. Початок на 1 стор.

Чисельна перевага – на боці повстанців, тож патруль вступив в бій і одночасно викликав допомогу, яка не забарилася. Вертольотом Мі-8МТ до місця бою прибула група підсилення, десантувалася за допомогою фастропінгу і негайно вступила в бій. Перевага нового для українців методу – швидкість. Відповідальну місію з доставки та десантування спецназівців доручили екіпажу 7-го полку армійської авіації 13-го армійського корпусу на чолі з льотчиком першого класу підполковником Сергієм Пожидаєвим.

– Загалом це завдання не можна назвати надскладним. Однак робота в повітрі вимагала від нас максимальної концентрації, адже від наших дій залежало життя десантників. Після польотів ми розмовляли з спецназівцями – зауважень до нашої роботи у них нема. Перед показовим десантуванням ми мали одне тренування, – розповідає льотчик, – розробники обладнання ознайомили екіпаж зі своїм пристосуванням, навчили встановлювати його на вертоліт. Деякі умови використання фастропінгу є досить складними для екіпажу. Тож ми подали розробникам обладнання пропозиції з удосконалення конструкції. Вони нас уважно вислухали, тож сподіваємося, що невдовзі десантуватися в такий спосіб буде ще зручніше.





Сподобалося нове устаткування і спецназівцям. Першими його випробували в дії військові полку спеціального призначення з Хмельниччини.

– Я знав, що мої хлопці не бояться ні висоти, ні швидкості, ні вогню і води. Нині ще раз в цьому переконався, – розповідає підполковник Ігор Вечірко, – ми готові тренуватися щодня вдень і вночі. Нове обладнання оцінюю позитивно. Нам воно підходить.

Утім, фастропінг – не єдина новація у спецназівців української армії. На навчаннях також вперше випробували засіб для евакуації з поля бою “Адаптер-2”. Він нагадує перекинуту догори парасольку. Підрозділ до десяти осіб сідає всередину, вертоліт набирає висоту і несе спецназівців немов у мішку. Головна перевага такого способу евакуації – також швидкість. Вертоліт, не приземляючись і здійснюючи вогневу підтримку з кулемета, у лічені хвилини забрав спецназівців з поля бою.

– “Адаптер-2” може застосовуватись не тільки під час проведення спеціальних операцій, а й для виконання миротворчих чи гуманітарних місій, – каже льотчик першого класу підполковник Сергій Пожидаєв. – Він незамінний у випадку, коли треба евакуювати поранених з важкодоступного місця. Вертоліт забирає людей за допомогою пристрою, доставляє їх до місця, де можна приземлитись і взяти їх на борт. Працювати з “Адаптером” вперше було важко. Це вантаж на зовнішній підвісці, але непростий, бо всередині люди. У разі нештатної ситуації такий вантаж не скинеш. Ми несемо повну відповідальність за життя і здоров’я наших пасажирів. Протягом навчань ми чи не щодня будемо виконувати польоти з десантуванням та евакуацією, тож можливість попрацювати з цим обладнанням у нас є.

Начальник штабу навчання “Джекал Стоун-2011” полковник Володимир Кулагін розповідає, що програмою тренувань було передбачено десантування не лише вдень, а і вночі. При цьому максимально використовувалися нові спеціальні пристрої. Він наголосив, що цього б не сталося, якби армійські спецназівці не взаємодіяли із спецпідрозділами правоохоронних органів держави та дослідницькими центрами. Не менш важливим, на його думку, був і той факт, що українську сторону на навчанні представляли військовослужбовці з усіх спецпідрозділів України.

Владислав Назаркевич. м.Львів. Фото автора.

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЛЬОТІВ

Своєчасність, якість та надійність



19 вересня, в рамках навчань "Адекватне реагування – 2011", відбулися льотні зміни на аеродромі Державного науково-випробувального центру ЗС України та аеродромі "Бельбек". Загальне керівництво заходами здійснював начальник управління застосування авіації Командування Повітряних Сил генерал-майор Ігор Черепенько.



Головною метою льотної зміни на аеродромі "Кіровське" стали практичні бомбометання і стрільби некерованими авіаційними ракетами екіпажів літаків Су-25 на морському десантному полігоні "Опук", що проходили під керівництвом полковника Володимира Помогайба. Екіпажі літаків Су-24М та Су-24МР виконували завдання щодо повітряної розвідки, забезпечення залікових навчальних стрільб протиповітряної оборони Сухопутних військ, тактичних навчань підрозділів і частин Військово-Морських Сил на полігоні "Опук".

Винищувальна авіація, що дислокується на аеродромі "Бельбек", здійснювала перехоплення безпілотних літаків-розвідників ВР-3 "Рейс", бойові стрільби по світлових авіаційних бомбах та забезпечувала тактичні навчання з бойовою стрільбою підрозділів зенітних ракетних військ на полігоні "Чауда".

Під час забезпечення польотів авіації не менш важливим стало виконання комплексу завдань з



аеродромно-технічного забезпечення, визначених заступником командувача з логістики – начальником логістики Командування Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенантом Володимиром Шатовим. Усі вони відпрацьовані якісно, своєчасно та у повному обсязі. До їх виконання залучались найбільш досвідчені фахівці з ДНВЦ та інших військових частин Повітряних Сил з різних куточків України. Проведення якісного аеродромно-технічного забезпечення дозволило виключити появу передумов до льотних подій протягом проведених льотних змін. Багато спеціалістів показали високий фаховий рівень та особисту дисциплінованість. Серед них контрактники – сержант Іван Аніщенко, молодший сержант Олександр Кошуба, молодший сержант Володимир Кетрушко та багато інших. Військовослужбовці служб забезпечення ще раз підтвердили, що "перемога в повітрі кується на землі", а основним правилом під час виконання аеродромно-технічного забезпечення польотів є своєчасність, якість та надійність.

Руслан Семенюк.
АР Крим. Фото автора.

ІНФРАСТРУКТУРА

Хмельницький інжбат черговий об'єкт здав!

Спекотним у прямому й переносному сенсі стало літо і перший місяць осені для військовослужбовців 352-го окремого інженерно-аеродромного батальйону полковника Олександра Катюхи, що дислокується у Хмельницькому. Не встигла одна робоча команда у липні повернутися з військового летовища на Полтавщині, де впродовж трьох місяців готувала його до спільних україно-американо-польських навчань "Безпечне небо-2011", як інша вже вирушила у розпорядження командира авіаційної транспортної бригади, якою командує гвардії полковник Олег Нечипорук, що у сусідній – Вінницькій області.



Щодо обсягів виконання робіт, то робоча бригада інженерно-аеродромного і аеродромно-будівельного підрозділів батальйону – водії, компресорники, підсобні робітники, фахівці суміжних спеціальностей відремонтували і відновили проблемні ділянки злітно-посадкової смуги, яку спільно використовує авіаційна бригада і міжнародний аеропорт "Вінниця".

Керівник групи військових будівельників заступник командира окремого інженерно-аеродромного батальйону з виховної роботи майор Володимир Ткаченко зазначив, що кожен робочий тиждень на аеродромі починався зі спільної наради керівництва аеропорту і командування частини щодо планування й виконання ремонтних і відновлювальних робіт військовими будівельниками.

– Аеропорт – це комунальна власність Вінницької обласної держадміністрації, яка, власне, і фінансує витрати на матеріально-технічне забезпечення робіт та будівельні матеріали по ремонту ЗПС, – розповів директор міжнародного аеропорту "Вінниця" Ярослав Мазурець.

З хмельницькими "рятувальниками аеродромів", саме так директор називає військовослужбовців 352-го оіаб, він знайомий ще з 2008 року. Тоді керівництво аеропорту взялося до пошуку у Вінниці цивільної будівельно-ремонтної організації, яка у порівняно короткі строки і з високою якістю змогла би виконати частковий ремонт та відновлення злітно-посадкової смуги аеродрому у Гавришівці.



"Ми не знайшли потрібних нам спеціалістів і, після розмови з командиром бригади, вирішили вийти з клопотанням на Командування Повітряних Сил про залучення на умовах відповідного договору військових фахівців 352-го інженерно-аеродромного батальйону, – каже Ярослав Мазурець. – Ось вже четвертий рік поспіль нашу ЗПС приїздять "лікувати" саме хмельницькі інжбатівці. Тут кожен контрактник, а це переважно молоді хлопці по 18-25 років, знає свою ділянку роботи, кваліфіковано і якісно справляється зі своїми функціями. Над ними не треба стояти, вмовляти чи підганяти їх. Вони – професіонали". Слова директора підтверджує і заступник командира бригади з тилу підполковник Вадим Дячук. Він додає, що кожен контрактник в ремонтній команді – висококваліфікований фахівець.



Впродовж всього часу виконують роботи на проблемних ділянках "злітки", окрім військовослужбовців 352-го оіаб, майже два десятка військовослужбовців різних підрозділів авіабригади, спеціальна техніка інженерно-авіаційної та аеродромної служб частини.

– Ми усім гуртом робимо спільну справу, кінцева і найважливіша мета якої – безпека польотів. А безпека значною мірою залежить від якісного стану злітно-посадкової смуги аеродрому, – констатував Вадим Дячук.

Директор аеропорту також додає, що статусу "міжнародний" Вінницький аеропорт набув після того, як у червні поточного року тут працювала авторитетна сертифікаційна комісія. "Якщо порівнювати стан злітно-посадкової смуги 2008 року з тим, який він є сьогодні, то це небо і земля, як кажуть. І у цьому величезна заслуга військових будівельників. Тепер наш аеропорт може приймати такі авіалайнери, як "Боїнг-737", "Аеробус-320", інші. Цього весняно-літнього сезону ми успішно провели туристичну Чорногорську програму, наразі триває Хасидська".

Щорічне латання – це не вихід із ситуації. Керівництво аеропорту і командування бригади переконані в одному: покриття "злітки", яке було збудовано ще 30 років тому, треба замінювати повністю. Та потрібних коштів на капітальне будівництво поки немає ні у Міністерства оборони, ні у Вінницької ОДА!

22 вересня спільна комісія міжнародного аеропорту "Вінниця" і командування авіаційної транспортної бригади прийняла у майора Володимира Ткаченка черговий відремонтований об'єкт. Оцінюючи об'єми і якість виконаних робіт, Ярослав Мазурець підкреслив, що крім глибоких, безмежних і щирих слів вдячності він нічого більше не додасть.

Найближчим часом півтора десятка фахівців і кілька одиниць спеціальної техніки інженерно-аеродромного і аеродромно-будівельного підрозділів 352-го оіаб полковника Катюхи буде відряджено для вибіркового поточного ремонту злітно-посадкової смуги та руліжних доріжок військового аеродрому 7-ї бригади тактичної авіації, що у Старокостянтинові на Хмельниччині.

Андрій Агєєв.
м. Вінниця.
Фото автора.

Військове свято у масштабах двох областей нашої країни відзначають воїни Донецького зенітного ракетного полку Повітряного командування "Центр", окремі підрозділи якого розташовані на Донеччині та Луганщині. Приводом став ювілейний день народження частини вартових неба. Рівно півстоліття тому, у далекому 1961-му році, ця частина протиповітряної оборони була сформована як 156-ий зенітний ракетний полк. Відлік біографії розпочався в Одеській області, але то було лише першим місцем дислокації полку.

Свято на Донбасі

Більшість військовослужбовців, що прибули до частини на командні посади, були артилеристами, яким довелося освоювати техніку військ ППО. Перенавчання кадрового ядра полку на зенітні ракетні комплекси типу Бук–М1 проводилося поетапно в навчальних центрах.



Залучення полку до проведення початкових бойових стрільб на полігоні "Емба" навесні 1963 року стало першим іспитом на професійну спроможність. За добрі успіхи в бойовому навчанні 26 червня 1963 року начальник штабу Одеського військового округу вручив полку Бойовий Прапор.

У 1972 році окремий зенітний ракетний полк був переформований у зенітну ракетну бригаду.



Змінився статус частини, з'явилися нові, більш відповідальні для вартових неба завдання. Для підтримання належного рівня бойової готовності майже щороку з'єднання виїжджало на полігони для виконання бойових стрільб і завжди поверталося тільки з позитивними оцінками.

Після набуття Україною Незалежності окремі підрозділи частини стали періодично виїжджати на полігон "Чауда", де виконували практичні бойові пуски ракет з Бук-М1 та інших зенітних ракетних комплексів. З середини 90-их років особовий склад з'єднання цілодобово ніс бойове чергування з охорони неба над Одещиною.



Довелося знову пережити складний процес реформування з бригади у полк. Зменшилася й штатна кількість техніки і озброєння. Натомість кадровий потенціал, справжні професіонали залишилися.

Остання глава історії полку бере початок з травня 2007 року, коли було здійснено передислокацію підрозділів частини до Донецька, Авдіївки, Маріуполя та Луганська.

До недавніх професійних здобутків вже на новому місці і у теперішньому складі полку можна віднести виконання практичних бойових стрільб на полігоні "Чауда" у 2008, 2009 та минулому роках. Ці польові вишколи зенітників були оцінені на "відмінно", що вкотре підтвердило їхню високу готовність діяти за призначенням.

– Практичні стрільби стали чи не найголовнішими чинниками вдосконалення професійної майстерності та були високо оцінені з боку Командування Повітряних Сил ЗС України. Приємно, що й місцева влада Донбасу протягом двох останніх років знаходилася на Чауді. Тому, окрім заохочень від старших військових начальників, ми отримали й декілька подяк, грамот та цінних подарунків від Донецького міського голови, – поділився командир полку полковник Олег Василенко.

За минулорічні успіхи на Чауді вже у пункті постійної дислокації рішенням Донецького міського голови Олександра Лук'янченка підполковникам Володимиру Ісаєнку та Миколі Маламену, старшому лейтенанту Олександру Стебліну було вручено наручні годинники з символікою Донбасу. Таке ставлення з боку цивільної влади було справжнім імпульсом у прагненні бути кращим серед кращих.

За досягнення воїнів полку у період його новітньої історії наказом Міністра оборони України частині присвоєно почесне найменування "Донецький зенітний ракетний полк".

– На сьогодні основні питання щодо зміцнення бойової готовності, виховних заходів та подальшого розвитку частини вирішуються лише у тісній співпраці із місцевими органами самоврядування, регіональними громадами, підприємствами-шефами тощо. Саме завдяки їхній матеріальній та моральній допомозі за короткий час нам вдалося побудувати основні об'єкти інфраструктури частини у чотирьох населених пунктах, – поділився секретами успіху заступник командира полку майор Микола Баутін.

Бойовий дух вартових неба з Донбасу, відшліфований півстоліттям ратної служби, продовжує служити в інтересах свого народу і на благо обороноздатності країни. І дуже добре, що воїни-зенітники не обмежуються лише своїм колом обов'язків, а дивляться ширше – з оглядом на виховання молоді, зміцнюють зв'язки з громадами та суспільними організаціями. Саме на цьому й ґрунтується подальший розвиток та довголіття Донецького ЗРП Повітряного командування "Центр".

Дмитро Горбунов.
м. Донецьк.
Фото автора.

ОГОЛОШЕННЯ

Державний науково-випробувальний центр Збройних Сил України оголошує конкурс на заміщення вакантних посад:

1. Начальник відділення наукових досліджень і випробувань засобів об'єктивного контролю, систем автоматизованого контролю – провідний інженер-випробувач відділу наукових досліджень і випробувань інформаційно-вимірювальних систем, штатно-посадова категорія "підполковник", посадовий оклад 1135-1160 грн.

У конкурсі можуть брати участь особи офіцерського складу, які мають науковий ступінь кандидата технічних наук, військово-облікову спеціальність за освітою 4612002, освітній кваліфікаційний рівень за фахом магістр (спеціаліст), стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 4 років, досвід участі у випробуваннях озброєння та військової техніки не менше 5 років, досвід проведення випробувань у якості провідного інженера не менше 2 років. При відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 5 років.

2. Провідний інженер – випробувач відділення наукових досліджень і випробувань з оцінки експлуатаційних характеристик відділу наукових досліджень і випробувань з оцінки технічних і льотних характеристик, штатно-посадова категорія "підполковник", посадовий оклад 1085-1120 грн.

У конкурсі можуть брати участь особи офіцерського складу, які мають науковий ступінь кандидата технічних наук, військово-облікову спеціальність за освітою 4610002, освітній кваліфікаційний рівень за фахом магістр (спеціаліст), стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 3 років, досвід участі у випробуваннях озброєння та військової техніки не менше 3 років, досвід проведення випробувань у якості провідного інженера. При відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 4 років.

Посади, які заміщуються працівниками Збройних Сил України

3. Провідний науковий співробітник відділу наукових досліджень і випробувань з оцінки технічних і льотних характеристик.

Кваліфікаційні вимоги:

– наявність наукового ступеня та вченого звання з технічних наук (при відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 20 років, наявність вищої освіти за фахом рівня спеціаліст, магістр);

– стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 15 років;

– досвід участі у випробуваннях зразків озброєння і військової техніки не менше 10 років.

Посадовий оклад 1703 – 2257 грн.

4. Старший науковий співробітник відділу наукових досліджень і випробувань комплексних оцінок, випробувань та сертифікації озброєння та військової техніки.

Кваліфікаційні вимоги:

– наявність наукового ступеня з технічних наук (при відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 15 років, наявність вищої освіти за фахом рівня спеціаліст, магістр);

– стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 10 років;

– досвід участі у випробуваннях зразків озброєння і військової техніки не менше 5 років.

Посадовий оклад 1597 – 2119 грн.

5. Старший науковий співробітник відділу наукових досліджень і випробувань бортового обладнання, радіолокаційних, радіотехнічних комплексів.

Кваліфікаційні вимоги:

– наявність наукового ступеня з технічних наук (при відсутності наукового ступеня стаж наукової діяльності повинен бути не менше 15 років, наявність вищої освіти за фахом рівня спеціаліст, магістр);

– стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 10 років;

– досвід участі у випробуваннях зразків озброєння і військової техніки не менше 5 років.

Посадовий оклад 1597 – 2119 грн.

6. Науковий співробітник відділу наукових досліджень і випробувань полігонних систем.

Кваліфікаційні вимоги:

– вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр;

– стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 5 років.

Посадовий оклад 1399 – 1980 грн.

7. Науковий співробітник відділу наукових досліджень і випробувань інформаційно-вимірювальних систем.

Кваліфікаційні вимоги:

– вища освіта за фахом рівня спеціаліст, магістр;

– стаж наукової і науково-технічної діяльності не менше 5 років.

Посадовий оклад 1399 – 1980 грн.

***Термін подання документів** до 15 жовтня 2011 року.*
***Дата проведення конкурсу** 15 листопада 2011 року.*
Для участі в конкурсі надсилаються такі документи:

рапорт (заява);
автобіографія;
копії документів про освіту, науковий ступінь, вчене звання;
список наукових праць, винаходів, публікацій;
інші документи, які свідчать про професійні якості претендента.

Крім цього, на осіб офіцерського складу до конкурсної комісії подаються:

довідка про проходження військової служби;
службова та медична характеристики;
копія службової картки;
витяг з Резерву кандидатів для просування по службі (якщо особа офіцерського складу бере участь у конкурсі на посаду вищу ніж та, на якій перебуває).

Документи надсилаються на адресу: 98177, Україна, АР Крим, м.Феодосія, смт. Приморський, вул. Гагаріна, директору Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України.

Публикуя главы из книги о Герое Украины А.В. Галуненко, мы уверены, что читателю интересны судьбы людей, среди которых мужал и набирал силы талант этого замечательного человека. Среди тех, кто сыграл одну из галвных ролей в становлении испытателя Галуненко, – летчик не менее замечательной судьбы Ю.В.Курлин.

Как это было

– Когда мне было 17 лет, – рассказывает Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР, мастер спорта международного класса Юрий Владимирович Курлин, – я был точно таким же, как большинство советских мальчишек моего времени. Нас всех манили небеса, полёты, самолёты. И стремление юноши стать лётчиком было нормой для той поры. Однажды во время каникул, будучи в Пятигорске, я попал в краевой аэроклуб как раз тогда, когда там полным ходом шёл набор в парашютисты. Конечно, я не устоял: записался, выполнил первые три прыжка, получил удостоверение парашютиста-десантника и значок. Вот оттуда всё и началось – влюбился в авиацию! Хотя учился я тогда в индустриальном техникуме города Ростова-на-Дону. И надо заметить, что к специальности "пилот" мы, будущие инженеры, относились достаточно скептически: "Это же просто перевозчики!" Почти как обыкновенный водитель транспортного средства. А вот машиностроитель – профессия гораздо более значимая! Чертежи, расчеты, прочность, устойчивость... Серьезным делом занимались...



1982 год, г. Запорожье. А.Поддубный, А.Галуненко, Ю.Курлин, Н.Онопченко, М.Харченко.

Поэтому изначально к полётам я отнёсся скорее как к хобби: в аэроклубе сделал прыжки с парашютом (уже как спортсмен), потом начал осваивать полёты на учебном самолёте... Закончив техникум, уверенно пошёл по намеченному ранее "правильному" пути: поступил в институт инженеров гражданской авиации (Ростовский филиал Киевского института). Однако, по окончании первого курса, получил повестку в армию на срочную службу. Если честно – то идти "в солдаты" совсем не хотелось. Предпочёл отправиться "в лётчики": хотел податься в военное училище, но правила в те времена были таковы, что выпускника техникума, не отработавшего "на гражданке" за годы учёбы, в военное училище не принимали. Тогда нашёл лётное училище гражданской авиации (Краснокутское лётное училище Гражданского Воздушного Флота), курсантов которого готовили на военной кафедре как лётчиков-бомбардировщиков с присвоением звания младших лейтенантов запаса.

Всё уладилось достаточно просто:

– Спортсмен?

– Так точно: гимнаст!

– Успеваемость хорошая?

– Отличная!

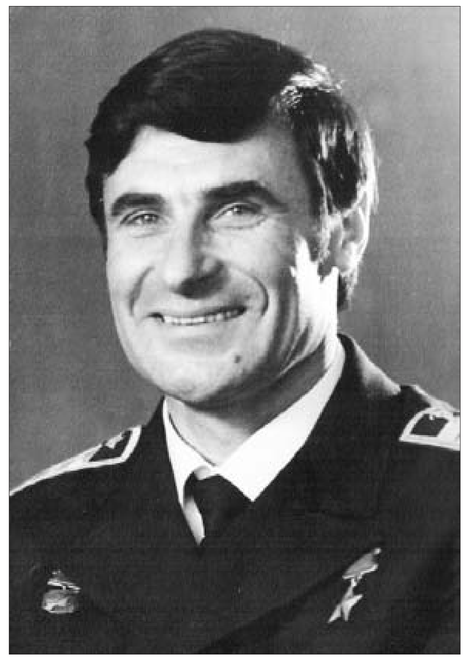
– Годишься!

Учились там 2 года. Казарма: на 400 человек и на 2 печки (при очень крепких зимних морозах – до -40°). Очень высокие требования к дисциплине и порядку. А главное – летать научились, как говориться, настоящим образом. При этом я умудрился заочно закончить ещё один курс института.

Училище я закончил с "отличием", что давало мне право выбирать самостоятельно место работы. Чтобы продолжать учёбу в институте, я выбрал Киев. Начал летать в украинском управлении ГА и благополучно получил диплом о высшем образовании. Для тех времён само словосочетание "инженер-пилот" было из области фантастики. На весь "Аэрофлот" нас таких – "шибко грамотных пилотов" оказалось всего двое: Бугаев (будущий министр ГА Советского Союза, главный маршал авиации, дважды Герой Социалистического Труда, заслуженный пилот СССР) и Курлин.

Летать я начал под Киевом (Святошино), в первой эскадрилье, осваивающей Ан-2. Через два года полётов вторым пилотом стал командиром экипажа. Потом на Ил-14 летал вторым пилотом. А мне хотелось чего-то большего, более интересного и разнообразного. КБ находилось там же, и у них тогда был один лётчик-испытатель – Калинин Владимир Антонович (очень заслуженный человек, фронтовик). Но, конечно, самостоятельно со всем объёмом работ (даже по одному Ан-2) он не справлялся, и руководство КБ время от времени приглашало кого-то из нашей эскадрильи на помощь – например, директора завода отвезти в Воронеж и обратно. Мне тоже доводилось так "подлётывать". Вот однажды во время такого рейса мы оказались при подходе к Воронежу в сложных метеоусловиях и по правилам должны были уходить на запасной аэродром. Но я говорю своему высокопоставленному пассажиру: "Я вполне могу выполнить инструментальный заход на посадку на Вашем аэродроме в таких условиях. Однако если в мой адрес возникнут претензии о нарушении правил полётов, то Вам придётся "взять вину на себя" и сказать о том, что это Вы заставили меня пойти на нарушение". Он посмеялся и согласился. Я благополучно посадил самолёт, после чего получил приглашение от своего пассажира перейти работать к ним на Воронежский авиазавод. Конечно, я согласился и уже через некоторое время стал лётчиком их транспортного отряда. Там меня нашёл Грацианский Алексей Николаевич – фронтовик, известный лётчик-испытатель, лётчик Полярной авиации, Герой Советского Союза, ученик Сигизмунда Леваневского. На правах инспектора Министерства авиационной промышленности он спросил меня, не хочу ли я поступить в Школу лётчиков-испытателей. Надо признаться, что я в то время даже о существовании такой не догадывался. Узнав же, что это такое, сразу же согласился на двухлетний срок обучения. Вот так и отправился из Воронежа в Москву, где с огромным интересом и желанием отучился, закончив Школу с отличием за 9 месяцев, и распределился (опять по собственному желанию) в Киев.

Попал в КБ Антонова и с тех пор с ним больше не разлучался. Мне сразу доверили опытный самолёт Ан-14. Генеральный конструктор – О.К.Антонов – очень любил природу, любил, чтобы мы производили полёты вне аэродрома: так, чтобы самолёт стоял на берегу, а крыло над водой висело... Мне тоже такие полёты очень нравились. Однажды стояла передо мной задача проведения однодвигательных посадок на Ан-14 (впоследствии "Пчелка"), который упорно не хотел летать на одном двигателе. Нужен был свободный аэродром. И я направился в район Гостомеля, где находился аэродром, который числился как запасной для дальней авиации и был мне знаком со времён моих полетов на "химию". Осмотрел с воздуха поверхность лётного поля – самолётов и людей не обнаружил. Отработал программу необходимых испытаний, после чего прилетал туда ещё несколько раз с минимальным запасом топлива и груза (сидел один) для оценки одномоторных возможностей Ан-14. Своего аэродрома КБ Антонова тогда не имело, и самолёты базировались в Жулянах. Там стояли Ан-8, 10, 12, на которых производились испытания, что было категорически запрещено, так как совмещать рейсовые и испытательные полёты небезопасно.



Олег Константинович собрал лётный коллектив в поисках решения о дальнейшей дислокации КБ. Я доложил об имеющейся возможности обрести свой аэродром. Предложение руководству понравилось. Министерство обороны дало "добро", хотя и на временную эксплуатацию этого аэродрома. Олег Константинович в связи с этим тогда припомнил одну французскую поговорку "Владеет не тот, кто имеет, а тот, кто пользуется". И 1 апреля 1959 года мы перегнали Ан-8 и Ан-12 на новое место дислокации, которое со временем стало собственностью КБ. Постепенно благоустроились. Сначала весь персонал аэродрома умещался в одном "ПАЗе" (автобусе). Потом построили деревянный длинный одноэтажный дом для инженерно-технического состава, а уже через 12 лет стали зарабатывать в Тюмени средства на строительство бетонной ВПП. Теперь здесь первоклассный международный аэропорт, который может принимать и выпускать любые самолёты мира.

Когда Александр Васильевич (Галуненко) пришёл к нам в АНТК после ШЛИ, я был уже достаточно опытным ведущим лётчиком-испытателем фирмы Антонова с почётным званием "Заслуженный лётчик-испытатель СССР", шеф-пилотом КБ, Героем Советского Союза. Я хорошо помню начало совместной серьёзной работы с начинающим лётчиком-испытателем Сашей Галуненко.

Наш экипаж должен был решить задачу, поставленную перед КБ Антонова по разработке методики безмоторного снижения, захода и посадки на самолёте Ан-24, который тогда уже массово эксплуатировался. В поисках хорошей погоды, необходимой для такой работы, мы улетели в Ашхабад.

Обсуждая программу испытаний на методическом совете, его председатель Анатолий Григорьевич Буланенко был категоричен: "Разрешить испытания с двумя выключенными двигателями (такого в истории АНТК ещё не было!) я не могу. Вы там, в Ашхабаде, проведите весь комплекс подготовительной работы, после чего мы вынесем вопрос на рассмотрение методического совета ЛИДБ и решим – быть или не быть таким испытаниям..." И вот мы с Сашей в Ашхабаде начинаем серию испытаний. Два двигателя выключить не разрешают, а с одним выключенным – ничего не получается, после чего я шлю телеграмму: "Прошу разрешить выключение обоих двигателей в полёте с последующим запуском". В ответ – "Запрещаем"... Через какое-то время я шлю вторую телеграмму с тем же текстом. Ответ тот же. Третью телеграмму формулирую иначе: "Если вы запрещаете, то мы возвращаемся домой". Ага! Получилось! Разрешили! Вот тогда мы впервые и выполнили выключение обоих двигателей в полёте. Думали, что выключив двигатели, окажемся в полной тишине, а оказалось, что шум упал процентов на 50-60. Не больше. И ничего страшного не произошло: спокойно запустили двигатели и продолжили программу. Начались нормальные полноценные испытания, которые привели к полезному ожидаемому результату. И работали мы с Сашей одной сплочённой командой. С нами – штурман и бортинженер. (Штурман, теперь заслуженный штурман-испытатель Майстренко Анатолий Тихонович. Бортинженер, Димитриев Юрий Андреевич, большая умница и спортсмен, эрудированный сибиряк с огромным кругозором, он к сожалению, погиб при испытаниях "Руслана"). Работали без разделения на "старших и младших". Это была одна команда, и весь экипаж был её сплочёнными игроками.

Первую оценку Саше лично я дал ещё на земле, а именно – в спортзале. Я очень люблю баскетбол именно за то, что эта игра сплачивает команду в борьбе, требуя полной отдачи сил, что для лётчика-испытателя очень важно. Когда новичок Галуненко впервые пришёл сыграть с нами, он сразу произвёл на меня очень хорошее впечатление. Физически сильный, внимательный, сосредоточенный, быстро оценивающий складывающуюся ситуацию, играющий сам и дающий играть другим. Очень он порадовал своей собранностью и чувством команды.

В тех сложных своей новизной испытаниях спортивная оценка полностью оправдалась. Я, конечно, играл роль лидера команды, а Саша продемонстрировал отличную командную игру. В результате – отработали мы, без лишней скромности, на оценку "отлично". Когда методсовет прибыл в Ашхабад и провёл своё заседание, мы развесили (в пассажирском зале ашхабадского аэропорта) свои плакаты – схемы, технологию работы экипажа, доложили своё понимание ситуации. В ответ тот вышеназванный начальник ЛИДБ только развёл руками: "А что же нам тогда делать?". Как что? Оценивать результаты завтрашних зачётных полётов!

По результатам тех испытаний было написано дополнение к руководству по лётной эксплуатации. Сейчас расчёт и посадка со всеми неработающими двигателями – обязательный элемент проверки экипажа на тренажёре на всех типах антоновских самолётов.

Продовження в наступному номері.

Глава из книги "От мечты до "МРИИ" Ольги Кушнир, помощника ректора ГЛАУ, кандидата педагогических наук, старшего преподавателя кафедры социально-гуманитарных наук и профессиональной педагогики.

Подготовил к печати В.Алексеев.



22 вересня вся наша країна відзначає День партизанської слави – свято вшанування подвигу партизанів Великої Вітчизняної війни, вшанування пам'яті про тих, хто в окупованій німецько-фашистськими загарбниками державі вів із ними нерівну смертельну боротьбу

Перемога кувалася пліч-о-пліч

Україна в роки Великої Вітчизняної війни, на відміну від більшості інших радянських республік, була окупована фашистами повністю. І, якщо східні області перебували під окупацією рік-півтора, то центральні – по два і більше, а західні – всі три довгих роки. Німецькі гарнізони, що стояли практично у всіх містах та великих селах України, налічували угруповання в понад 120 тисяч солдатів та офіцерів. Нелюдське ставлення фашистів до мешканців окупованих територій, постійні вбивства, страти, катування, пограбування й відправлення молоді до Німеччини не могли не викликати опір населення. Тим більше, що ще відступаючи влітку сорок першого року, органи НКВС та партійні комітети залишали у ворожому тилу групи підпільників та партизанські загони. Всього на території окупованої Української РСР діяло понад тисячу партизанських загонів різної чисельності, п'ять із яких – великі з'єднання. Крім цього, в тилу противника у різний час діяло від 100 до 300 диверсійних груп.

Завдання із закидування у ворожий тил розвідувально-диверсійних груп, радистів та командирів-спеціалістів із розвідки, мінно-підривної справи та інших військово-облікових спеціальностей у 1941-1944 роках виконувала авіація. Але – це була лише дещиця з усього величезного обсягу авіаційних перевезень у тил противника. Десятки тисяч партизанів у різних областях України потребували забезпечення. Це – і продукти харчування, і пальне, і живлення для радіостанцій, і медикаменти, і озброєння, і боєприпаси, і багато інших необхідних партизанам вантажів. Усі ці сотні тонн корисних вантажів доставлялися літаками. Причому – як транспортними, так і бомбардувальниками.

Герой Радянського Союзу генерал-майор у відставці Микола Сищиков літав до партизанів у сорок першому-сорок другому роках, будучи ще лейтенантом. Причому, як водиться, це не були постійні польоти з однаковими завданнями.

– Нерідко було так, – згадує 93-річний ветеран. – Відбомбились, повернулися на аеродром, а там на нас уже чекають полуторки з пораненими. Летимо з ними в Саратов. Поки поранених вивантажують і везуть у госпіталь, екіпаж обідає і вилітає назад. Біля опівночі приземляємось на аеродромі базування, короткий сон, а о 4 ранку – знову на бойове завдання. Відбомбилися по колонах ворожої техніки і живої сили, переправах чи ешелонах, передньому краю противника, повернулися і майже одразу – до партизанів чи до оточених кавалеристів кінного корпусу генерала Бєлова. Возили бензин, сіно для коней, продукти, медикаменти і боєприпаси. У цих вильотах над територією, зайнятою ворогом, утратили чимало екіпажів. Справа в тім, що засобів радіозв'язку на той час на літаках ще не було, тому ми літали на своїх ТБ-3, використовуючи світлові сигнали. Кілька разів заставши на лісових галявинах партизанів, які чекали літаків з Великої Землі, німці вираховували алгоритм заходу на посадку. Вже через якийсь час екіпаж, що летить з вантажем до партизанів, бачить наступну картину. Далеко внизу, на землі, горить складений з багать конверт – позначене партизанами місце посадки. Придивляються, а конвертів, виявляється, два... Другий – фальшивий, запалений фашистами. Який із них справжній?..

Так, коли – через пильність фашистів, коли – через неузгодженість дій, коли – через складні погодні умови, а в окремих випадках – і через зраду когось у партизанському загоні – було втрачено чимало літаків. Та все ж переважна більшість із них виконували завдання та поверталися до аеродромів базування.

Літаки для партизанів, які діяли у глибокому тилу противника, були справжньою манною небесною. Доставляючи загонам вантажі й спеціалістів і забираючи назад важко поранених, льотчики робили величезну й важливу справу. Так, наприклад, лише одному з партизанських з'єднань – найвідомішому, під командуванням у майбутньому двічі Героя Радянського Союзу генерал-майора Сидора Ковпака, – протягом незначного періоду літаки доставили дві 76-мм гармати, 1610 снарядів, 32 протитанкові рушниці та 4276 патронів до них, 350 автоматів, 500 мінометних мін, 5210 ручних і протитанкових гранат, 2180 магнітних та інших підривних мін, 1 158 400 гвинтівочних і автоматних патронів, 1550 кілограмів толу, велику кількість запасів, 500 плащ-наметів та багато інших корисних вантажів.



Літак із Великої Землі, замаскований на "днівці" у партизанів.

Велику роль, завдяки авіації, відіграли й радянські диверсанти – як невеличкі групи, так і загони, десантовані у глибокому тилу фашистів.



Порятунок дітей з партизанського краю у рамках операції "Зірочка", 1944 рік.

Так, наприклад, мінно-підривний взвод (сьогодні б сказали загоном спецпризначення, а тоді називали гвардійськими мінерами; на кожному фронті діяв один-єдиний такий батальйон гвардійських мінерів, які виконували важливі завдання командування у глибокому тилу противника) під командуванням гвардії лейтенанта Івана Ковальова за сім місяців диверсійної роботи в тилах противника пустив під укіс 16 військових ешелонів з живою силою та технікою, підірвав близько двадцяти мостів, знищив 40 автомобілів з живою силою та технікою противника, у тому числі – два легковики з офіцерами вермахту, 2 танки, 1 бронемашину та 8 возів із боєприпасами, підірвав 8100 погонних метрів залізничного полотна, знищив 1425 погонних метрів телефонно-телеграфного зв'язку, взяв участь у боях проти трьох експедицій карателів. Лише шляхом підриву автомашин цей взвод знищив 520 солдатів та офіцерів противника.

Знаходячись протягом семи місяців у глибокому тилу противника, диверсанти гвардії лейтенанта Ковальова пліч-о-пліч працювали з партизанами. В основному – навчаючи їх мінно-підривної справи.

– За час роботи в тилу ворога тоді ми навчили мінної справи 350 партизанів, – згадує Герой Радянського Союзу генерал-майор у відставці Іван Ковальов, який цього року відзначив 90-річний ювілей. – Можна лише уявити собі, скільки у подальшому ними було знищено ворогів!

Сам Іван Платонович на тематичному веб-сайті "Партизаны Великой Отечественной войны" названий одним із найуспішніших підривників Великої Вітчизняної. Не дивно! Лише у згаданому рейді ворожими тилами він особисто пустив під укіс 4 німецьких ешелони, підірвав 5 мостів, один із яких – залізничний, через ріку, довжиною 56 метрів, знищив шляхом підриву 6 автомашин із живою силою та технікою противника, за що й був удостоєний найвищої урядової нагороди.

– Доставляли нас у тил противника, звичайно, літаками, – продовжує розповідь Герой. – Взагалі, літаки на війні – це допомога піхоті як на полі бою, так і у тилу ворога, без них – як без рук...



Партизан передає льотчику Олександру Мамкіну дитину. Останнє фото пілота, за кілька днів він загине...

Ось така оцінка діяльності авіації в інтересах партизанів. Насправді, подекуди екіпажі радянських літаків робили неможливе, доставляючи людей та вантажі партизанам. Іноді, коли дозволяли умови, приземлялися на партизанських лісових аеродромах чи просто на галявинах, іноді – десантували особовий склад та скидали вантажі на парашутах чи, на малій висоті, навіть без них. Свій внесок у результативність бойової роботи партизанів льотчики зробили, та ще й який! У кожному патроні, снаряді чи міні, випущеним по окупантах була й праця авіаторів, сталінських, як тоді їх називали, соколів. Перемога кувалася фронтом і тими, хто діяв у ворожому тилу, пліч-о-пліч.

Олексій Тригуб.

Початок у №№ 27-37.

Уверенной

АВІАКОН

ОБУЧЕНИЕ

Относительно новым направлением в деятельности АВИАКОНа стала переподготовка и повышение квалификации иностранных специалистов в области летной и технической эксплуатации вертолетов семейств Ми-24/35, Ми-8/17 и их модификаций. Также они могут получить навыки капитально-восстановительного ремонта винтокрылых машин разработки КБ им. М.Л. Миля любых типов и модификаций. Обучение проводится в соответствии с программами, разработанными в учебном центре Конотопского АРЗ и адаптированными к авиационным требованиям и нормам конкретных заказчиков. Учебные программы подготовлены на русском и английском языках. Наличие на ремонтном предприятии специалистов-практиков как широкого, так и узкого профиля позволяет создавать программы на любую глубину проработки отдельных тем в зависимости от пожеланий заказчиков и уровня подготовленности слушателей.

В учебном процессе используются как традиционные методические и технические средства (схемы, таблицы, препарированные агрегаты и т.п.), так и современные технические средства, включая обучающие компьютерные программы и интерактивные образовательные технологии, а также собственные вертолеты, на которых осуществляется подготовка и переподготовка пилотов. Эффективным средством обучения является знакомство с реальными объектами на рабочих местах предприятия.



Во время занятий зарубежные специалисты имеют возможность изучать натурные образцы отдельных агрегатов вертолетов.

Особенностями проведения переподготовки и повышения квалификации заказчиков – эксплуатантов вертолетов типа Ми в условиях реально действующего авиаремонтного предприятия является наглядная иллюстрация результатов неправильной эксплуатации на примерах отбракованных узлов и деталей, обосновывающая необходимость выполнения требований технической документации по эксплуатации. Сравнительный анализ надежности элементов систем вертолета позволяет обучаемым значительно повысить квалификацию по поиску дефектов, а знакомство с технологическими процессами ремонта – расширить возможности по устранению дефектов, возникающих на авиационной технике.

Качество обучения подтверждено Сертификатом полномочий, выданным Национальным авиационным университетом. Им определено: "с учетом функционирования филиала кафедры "Технологий восстановления авиационной техники" Аэрокосмического института Национального авиационного университета на базе Конотопского авиаремонтного завода АВИАКОН, настоящим подтверждаются полномочия указанного завода по обучению инженерно-технического персонала: по правилам технического обслуживания вертолетов типа Ми-8, Ми-8МТВ, Ми-17, Ми-2. Ми-8МТ, Ми-24 и по подготовке специалистов по ремонту фюзеляжа вертолета и его компонентов".

Кроме обучения на предприятии, высококвалифицированные специалисты АВИАКОНа, которые выезжают за рубеж имеют опыт подготовки в процессе ремонта авиатехники на месте заказчика. После такого обучения основам технического обслуживания и ремонта вертолетов и проведения экзаменов выдается сертификат.

Заказчики неоднократно выражали благодарность за качественную подготовку и переподготовку персонала.

ТРУДНОСТИ НОВОЙ РАБОТЫ НАС ТОЛЬКО ПРИВЛЕКАЮТ

Как только в 1991 году Украина стала самостоятельным государством. украинские авиаремонтные заводы оказались в непростом положении: конструкторские бюро – разработчики авиационной техники, остались в России и не могли и не желали на тех же условиях, что и прежде, проводить авторский надзор за авиатехникой. В то же время развитие техники требовало усовершенствования существующего оборудования, замены аналоговых приборов на цифровые, установку нового оборудования, которое существенно расширяло возможности использования вертолетов. Заказчики это хорошо знали и просили в процессе ремонта выполнить те или иные усовершенствования. АВИАКОН, стремясь учитывать пожелания заказчика, проводил эти работы. Но на запросы украинской стороны об обеспечении законности выполненных мероприятий ответ разработчиков вертолетов, МВЗ им. М.Л. Миля, был однозначный: составляйте контракт, оплачивайте разработку документации и испытания оборудования, и тогда разрешим. Это было очень дорого и долго. Заказчики не могли столько ждать. Необходимо было решать эту проблему на Украине.

Государственному научно-исследовательскому институту авиации было поручено разработать документы на создание нормативно-правовой базы по обслуживанию, ремонту и модернизации авиационной техники, за которой не осуществляется авторский надзор. В результате этой работы, в которой участвовали научные организации ВВС Украины, авиаремонтные заводы, в том числе специалисты АВИАКОНа, были разработаны документы, являющиеся нормативно-правовой базой для выполнения модернизации вертолетной техники.

Одна из первых задач в плане модернизации, которую успешно решили специалисты АВИАКОНа, было выполнение требования установки приборов GPS-навигации и метеолокаторов на вертолеты, предназначенные для решения задач в составе миссий ООН. Также в Киеве в конце 90-х был разработан цифровой бортовой аварийно-эксплуатационный регистратор полетной информации БУР-4 на твердых носителях, значительно расширяющий номенклатуру регистрируемых параметров и разовых команд, поступающих от бортовых систем вертолета. В 2002-2003 гг. эти приборы успешно прошли испытания, и с тех пор ни один вертолет после ремонта без них не покидает аэродром Конотопского АРЗ.



Рассказывает А.Л. Василенко

Андрей Леонтьевич Василенко. Закончил Киевское ВВАИУ в 1984 году. На предприятии с 1985 года. Начинал с должности инженера ЛИС. Был заместителем начальника АВИАКОНа по ВЭД. С февраля 2004 года – заместитель главного инженера АВИАКОНа. Отвечает за проведение модернизации вертолетов на предприятии.

"Потребность в модернизации вертолетов, ремонтируемых на заводе, мы ощутили в начале 2000-х. К нам обращались заказчики с просьбой в процессе ремонта адаптировать их Ми-8 или Ми-24 под использование очков ночного видения. Все хотели летать и стрелять не только днем, но и ночью. К тому же требования международных организаций, в частности ІКАО, к летательным аппаратам по безопасности полетов постоянно ужесточаются. Заказчик хочет летать и выполнять боевые задачи без ограничений, заказывает нам соответствующие "опции", а значит, мы должны прислушиваться к его пожеланиям. В настоящее время у нас более тридцати постоянных партнеров во всем мире. У каждого из них свои требования к вертолетам и их оборудованию. Для того, чтобы иметь стабильных партнеров, приходится их учитывать.

В конце 90-х мы видели, как специалисты южноафриканской компании АТЕ модернизировали капитально отремонтированные на АВИАКОНе вертолеты Ми-24 для Вооруженных сил Алжира. Мы в этом процессе участвовали в качестве консультантов, но идеи были не наши. Нашими специалистами тогда был получен западный опыт модернизации.

В 2007-2008 годах нами был выполнен очень интересный, с точки зрения модернизации, проект по переоборудованию 5 вертолетов Ми-8 различных модификаций для Вооруженных сил Боснии. Вертолеты оборудовали пилотажно-навигационным комплексом, адаптировали для полетов ночью, установили новый комплекс радиолокационного и радиосвязного оборудования, курсовую систему, метеорадар, подвижную карту с GPS. В это время нам впервые не разрешили ввозить некоторое оборудование в Украину. Интересен этот заказ и тем, что не было двух похожих машин, комплектация всех пяти вертолетов в чем-то отличалась.

Таким образом, в 2006 году, когда МО Украины заинтересовалось модернизацией своих вертолетов, на нашем заводе уже был накоплен определенный опыт этой работы. Мы были вовлечены в опытно-конструкторскую работу, стали главным исполнителем по Ми-24. В 2007 году был подписан соответствующий контракт.

На сегодня такие же работы проводятся и по Ми-8МТ. По некоторым направлениям уже принято решение, что мы будем устанавливать на модернизированный вертолет. Однозначно меняем двигатель. Пилотажно-навигационный комплекс нами предложен на рассмотрение специалистам Министерства обороны Украины. Так как после модернизации вертолет должен выполнять намного больший объем задач, оборудование устанавливается самое различное. По возможности – отечественное, но есть и от мировых производителей. Модернизированный вертолет должен быть круглосуточного и всепогодного применения для выполнения задач по поиску, обнаружению и распознаванию объектов и целей, а также иметь оборудование для выполнения десантных и спасательных операций.

Определенные задачи по модернизации украинских вертолетов Ми-8 АВИАКОН уже решает. Например, на все вертолеты Погранвойск Украины, которые проходят на предприятии ремонт, уже установлены американские поисковые прожектора SX-16. Луч света может свободно направляться в любую сторону, фокусироваться или рассеиваться. Работу такого прожектора каждый неоднократно видел в американских блокбастерах, когда полицейский вертолет преследует преступников. На наших Ми-8 – такой же. В отличие от очков ночного видения, его использование ночью не требует специальной подготовки летчика и позволяет легко рассмотреть интересующий объект, найти необходимую площадку для приземления в условиях ограниченной видимости.

Сейчас наши специалисты имеют возможность выбирать, какое оборудование мы можем устанавливать на вертолет в процессе модернизации. Те же очки ночного видения предлагают не только американс-

поступью



В конце 1990-х годов южноафриканская компания ATE модернизировала капитально отремонтированные на АВИАКОНе вертолеты Ми-24 для Вооруженных сил Алжира.

кие компании, но и французская, израильская... Мы выбрали польские. Оптико-электронные станции предлагают израильская, французская, великобританская фирмы. Пока что сравниваем, выбираем то, что лучше подойдет. Также и по другой аппаратуре.

Современная аппаратура – это конструктор "лего". Нужно только знать, что мы хотим получить на выходе.

В производстве на АВИАКОНе сейчас есть две африканские машины Ми-24 (2 уже сдали), на которых реализован задуманный нами прицельно-навигационный комплекс. Цифровой прицел киевского ЦКБ "Арсенал" АСП-17ВПМ с лазерной системой формирования прицельной марки увязан с оптико-электронной станцией. Оператор обнаруживает цель, распознает ее, а летчик по индексам наводит вооружение. У командира экипажа – такой же монитор, он принимает решение на применение вооружения.

Подобная модернизация проведена на Ми-24 для нашего Министерства обороны. На очереди испытания этого вертолета".

Проводя активную маркетинговую политику, ГП АВИАКОН важнейшей своей задачей определил разработку и реализацию программы по проведению модернизации вертолетов Ми-24, Ми-17, Ми-8, Ми-35, которая направлена, прежде всего, на повышение безопасности летной эксплуатации и расширение функциональных возможностей вертолетов.

В современных условиях модернизацию нельзя сводить только к адаптации вертолетов "Ми" под эксплуатацию в тяжелых погодных условиях и ночное время суток. Важнейшим фактором повышения их надежности, улучшения технических и эксплуатационных характеристик является оснащение винтокрылых машин новыми двигателями разработки ОАО "МоторСич", параметры которых соответствуют современным требованиям к силовым установкам. Сертификация двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В была закончена в конце 2007 года.

В августе 2008 года модернизированные двигатели были переданы Конотопскому авиаремонтному заводу "АВИАКОН" для дальнейших испытаний. Все испытательные полеты подтвердили ранее установленные технико-эксплуатационные характеристики, заявленные разработчиком ОАО "МоторСич".

9 октября 2008 года состоялось знаменательное событие в жизни Открытого акционерного общества "МоторСич" и государственного предприятия АВИАКОН. Во время очередного испытательного полета модернизованный вертолет Ми-24 поднялся на рекордную высоту – 6600 м. Это стало возможным благодаря реализации программы создания современных вертолетных двигателей и оснащения ими вертолетов марки Ми. Очень высоко оценил новые возможности вертолета Ми-24 летный экипаж Государственного научно-испытательного центра Вооруженных Сил Украины (г. Феодосия) во главе с летчиком-испытателем полковником Виктором Лукиянчуком.

Испытательный полет 9 октября 2008 года происходил в присутствии директора государственного предприятия "АВИАКОН" Алексея Енина и делегации ОАО "МоторСич" во главе с председателем Совета директоров Вячеславом Богуслаевым. Все участники этого события выразили чрезвычайное удовлетворение результатами испытаний и уверенность в дальнейшем развитии тесного сотрудничества между предприятиями.

Во время проведения авиасалона "АВИАСВИТ-XXI" в сентябре 2010 года экипаж летчиков-испытателей АВИАКОНа во главе с пилотом Владимиром Колесником установил очередной рекорд на ремоторизированном вертолете Ми-17. Он поднялся на высоту 5000 метров за 6 минут. Таким образом, была достигнута скороподъемность 18 м/сек, что стало выдающимся достижением для вертолетов этого типа.

ВМЕСТЕ С КАНАДЦАМИ

Подтверждением правильности выбранного пути модернизации вертолета Ми-8/17 стало участие специалистов АВИАКОНа в работах по модернизации вертолета Ми-17В-5 совместно с канадской компанией KELOWNA Flightcraft Ltd и представителями Казанского вертолетного завода.

Предыстория этих вертолетов такова. В составе НАТОвского военного контингента в феврале 2002 года в Афганистан были введены подразделения Вооруженных сил Канады. Через несколько лет министерством обороны страны было принято решение, что для выполнения транспортных перевозок войск афганского контингента необходимо закупить 4 вертолета типа Ми-8. По мнению канадских военных, из всех существующих на сегодня в мире машин этого типа для решения задач на территории Афганистана транспортно-боевые Ми-8 подходят лучше других. Были выбраны новые (2004 года выпуска) вертолеты одной из самых современных серийных модификаций – Ми-17В-5.

В 2010 году в результате грубой посадки один из этих вертолетов получил значительные повреждения. Передняя стойка проломила пол и полностью находилась в кабине. Были серьезно повреждены и требовали замены шпангоуты от второго до пятого в носовой и от первого до четвертого – в центральной части фюзеляжа. Кроме того, при транспортировке была повреждена часть обшивки, хвостовая балка, топливные баки.

Так как вертолет имел еще большой запас ресурса, было принято решение его восстановить и отремонтировать. Представители Казанского вертолетного завода, изготовителя вертолета, на территории Афганистана обследовали машину и пришли к выводу, что "овчинка выделки не стоит". Завод наотрез отказался выполнять ремонт. Но посоветовали владельцам поврежденного Ми-17В-5 обратиться за помощью на Конотопский АРЗ. И пообещали помочь в ремонте.

Работа, которую предстояло выполнить, требовала от ремонтников ювелирной точности и мастерства. И, несомненно, смекалки. Ведь в условиях предприяти-изготовителя силовой набор вертолета изготавливается на специальном стапеле. В Конотопе, конечно же, такого нет.

Казанские вертолетостроители слово сдержали и помогли решить многие проблемы. Первым делом специалисты вместе тщательно обследовали повреждения. По рабочим чертежам в Казани изготовили детали шпангоутов, которые подлежали замене. Так как раньше на АВИАКОНе силовой набор вертолета не меняли, за правильностью выполнения этих операций следили инженеры из Казани. За проведением каждого этапа ремонта наблюдали и представители заказчика. Взять, например, такую деталь: пол в кабине канадцы разрешили зашивать только после того, как убедились, что все поврежденные шпангоуты были заменены. Качество работы по ремонту силового набора и замене поврежденных шпангоутов подтвердили сертификаты Казанского вертолетного завода.

После выполнения всех работ капитального ремонта вертолета канадские специалисты вместе со специалистами АВИАКОНа начали его модернизацию. Объем работ предусматривал установку большой приборной панели с многофункциональными индикаторами и пультами управления систем авионики ведущих мировых производителей (Honeywell, Goodrich и др.). В результате был сформирован цельный интегрированный пилотажно-навигационный и связной комплекс бортового оборудования. На нем отображаются пилотажно-навигационные данные, положение вертолета на фоне цифровой карты местности, метеорологическая обстановка по сигналам от метеолокатора.

Летчик-испытатель Конотопского АРЗ В. Колесник, которому довелось летать на этом вертолете, охарактеризовал его просто: "это – следующая ступень развития Ми-8".

Отремонтированный и модернизированный вертолёт был представлен на 7-й международной аэрокосмической выставке "АВИАСВИТ-XXI", которая проходила в конце сентября 2010 года в Гостомеле под Киевом. Были получены одобрительные отзывы специалистов.

После выполнения всего комплекса работ на поврежденном вертолете Специалисты АВИАКОНа убыли в Канаду и оказывали помощь в выполнении аналогичных работ на оставшихся трех Ми-17В-5. В настоящее время вертолеты снова эксплуатируются в Афганистане.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ВЕРТОЛЕТОВ "МИ" ДЛЯ МО УКРАИНЫ

На Конотопском АРЗ АВИАКОН в настоящее время в процессе ремонта выполняется целый комплекс доработок вертолетов марки Ми, который может быть выполнен при модернизации украинских вертолетов для МО Украины.

Кабины летчика и оператора вертолета Ми-24 оборудуются многофункциональными индикаторами, предназначенными для отображения картографической информации с топографическими аэронавигационными данными, полетных заданий, пилотажной информации. На них также отображается видеоинформация от камер обзорно-прицельной оптико-электронной системы.

Модернизация вертолета включает в себя оборудование машины гиростабилизированной оптико-электронной прицельной системой с тепловизионным и телевизионным каналами и лазерным дальномером, обеспечивающей поиск, распознавание и идентификацию целей и объектов на земле и в воздухе в любое время суток с выдачей угловых координат и дальности до цели в цифровой комплекс АСП-17ВПМ. Также предусмотрена возможность записи изображения на видеорегистратор.

Замена аналогового прицельного комплекса летчика на цифровой комплекс АСП-17ВПМ значительно повышает точность применения авиационного вооружения, а установка лазерной системы формирования прицельной марки (ЛСФПМ) делает возможным применение неуправляемых средств вооружения в ночных условиях с использованием очков ночного видения. Комплексное использование оптико-электронной прицельной системы, АСП-17ВПМ и ЛСФПМ обеспечивает круглосуточное применение всех видов вооружения вертолета.

Внутреннее и внешнее светотехническое оборудование вертолета адаптируется под использование очков ночного видения (ОНВ) для круглосуточного применения вертолета. А для точной локализации вертолета, определения его положения в пространстве он оборудуется модулем спутниковой навигации и инерциальной навигационной системой.

Комплект пилотажно-навигационного оборудования для полетов по приборам в сложных метеоусловиях включает в себя систему ближней навигации VOR/ILS, позволяющей осуществлять точную навигацию в районах действия аэродромных маяков и выполнение захода на посадку по сигналам курсоглиссадных радиомаяков; радиодальномер DME (в комплексе с системой VOR/ILS), позволяет определять расстояние, скорость и время полета до маяка; маркерный приемник, определяет положение вертолета относительно маркерного маяка; система спутниковой навигации, позволяет определять навигационные параметры движения вертолета по радиосигналам спутников GPS/ГЛОНАСС, осуществлять индикацию параметров на фоне подвижной электронной карты, выполнять полет по маршруту с возможностью оперативного его изменения в полете.

С целью поддержания двухсторонней радиосвязи вертолета с наземными пунктами и другими вертолетами в диапазоне 118,000 – 136,975 МГц на него устанавливается дополнительная УКВ радиостанция с сеткой частот 8,33/25 кГц.

Оснащение вертолета станцией оптико-электронного подавления (СОЭП) обеспечивает высокоэффективную активную защиту вертолета от управляемых ракет с инфракрасными головками самонаведения (ИГС) различных типов (ПЗРК "Stinger", "Игла", "Игла-1", Р-60, Р-60М, Р-73, "Sidewinder").

Кроме того, вертолеты типа Ми-8 оборудуются метеолокатором, позволяющим обнаруживать гидрометеообразования с определением расстояния, положения и степени их опасности при выполнении полета и решении задач навигации.

На все типы вертолетов устанавливается современное дополнительное оборудование (гиромагнитная курсовая система, СВ радиокомпас, самолетное переговорное устройство, УКВ и КВ радиостанции). Вместо Штатной системы автоматической регистрации параметров полета устанавливается цифровой бортовой аварийно-эксплуатационный регистратор полетной информации БУР-4-1-07 на твердых носителях, расширяющий номенклатуру регистрируемых параметров и разовых команд, поступающих от бортовых систем вертолета. Данная доработка повышает степень надежности работы бортового оборудования, оптимизирует решение навигационных штурманских задач и улучшает технические и эргономические характеристики вертолета.

Продолжение следует.

Виктор Гедз.

"Крила України".

ВИПРОБУВАННЯ

Завершились госиспытания бомбардировщиков Су-34



ВВС России завершили совместные государственные испытания фронтовых бомбардировщиков Су-34, сообщает "Интерфакс" со ссылкой на источник в российской авиационной промышленности.

По данным агентства, в акте, подписанном главкомом ВВС Александром Зелиным по итогам испытаний, содержатся рекомендации принять Су-34 на вооружение. Как ожидается, постановление правительства России о принятии бомбардировщиков на вооружение выйдет в 2012 году; в настоящее время ведется подготовка необходимых документов.

В середине августа 2011 года Зелин объявил, что ВВС России намерены приобрести 120 фронтовых бомбардировщиков Су-34, из которых будут сформированы пять эскадрилий по 24 самолета каждая. Покупка бомбардировщиков будет производиться поэтапно: в частности, в 2011 году ВВС получат шесть новых самолетов, а в 2012-м – 12. Поставкой самолетов будет заниматься Новосибирское авиационное объединение имени Чкалова. К настоящему времени ВВС России разместили заказ на поставку 32 Су-34, а к 2015 году число таких самолетов планируется довести до 70 единиц.

Покупка Су-34 осуществляется в рамках госпрограммы вооружений России на 2011-2020 годы, объем финансирования которой определен на уровне 20 триллионов рублей. В перспективе Су-34 должны составить основу фронтовой бомбардировочной авиации России. Самолеты способны развивать скорость до 1,9 тысячи километров в час, а их боевой радиус составляет 1,1 тысячи километров. Су-34 оснащен 12 точками подвески для вооружения общей массой до восьми тонн.

Ранее сообщалось, что с 2011 года Су-34 будут поставляться ВВС России в модернизированной версии. На самолеты будут устанавливаться модернизированные высокотемпературные турбореактивные двухконтурные двигатели АЛ-31ФМ1 и вспомогательные газотурбинные силовые установки ТА14-130-35, которые позволят запускать двигатели самолета на земле без применения наземного оборудования. Модернизированные Су-34 также получат новые ракеты класса "воздух-воздух" и "воздух-поверхность".

ПЕРСПЕКТИВИ

Индия займется развитием советского торпедного центра в Киргизии

Министерство обороны Индии намерено заняться развитием центра разработки и испытания торпедного вооружения в Киргизии советской постройки, сообщает PTI. Проект будет реализован совместно с киргизским правительством. Речь идет об испытательной базе, расположенной на берегу озера Иссык-Куль в 250 километрах от Бишкека. Предполагается, что в работе центра примут участие и киргизские компании, обладающие опытом в создании торпедного вооружения.

Испытательную базу противолодочного торпедного оружия в киргизском Караколе уже посетил министр обороны Индии Аракапарамбил Куриан Энтони. В ближайшее время, как ожидается, в Киргизию прибудет военная индийская делегация, которая займется проведением переговоров с киргизским правительством, а также проведет оценку финансирования, необходимого для развития торпедного центра.

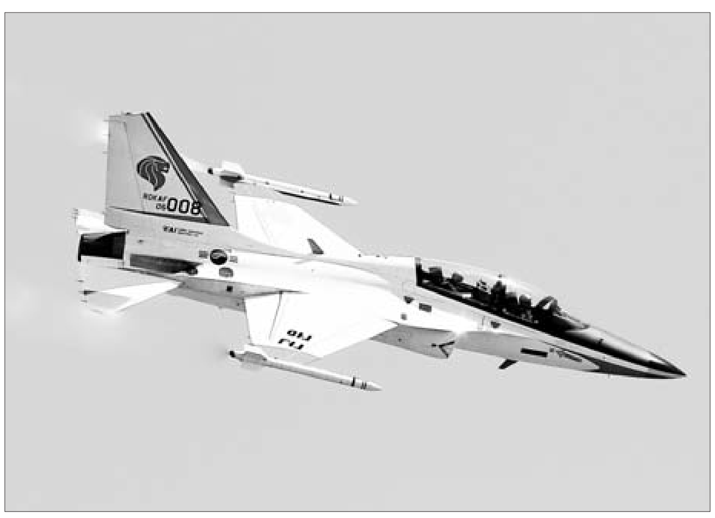
По предварительным данным, существующая инфраструктура советской базы позволяет производить запуски торпед и необходимые исследования. В частности, на базе есть множество сенсоров и устройств слежения, которые позволяют определять скорость передвижения торпед, а также испытывать их системы наведения и управления. Согласно планам министерства обороны Индии, киргизская база также будет использоваться для разработки и испытания автономных необитаемых подводных аппаратов для ВМС Индии.

В СССР испытательная база в Караколе использовалась для проведения испытаний перспективных торпед. После распада Советского Союза база отошла под контроль киргизского правительства и с тех пор практически не развивалась. В 2008 году сообщалось, что правительство Киргизии намерено передать базу в аренду ВМФ России. Стоимость арендной платы оценивалась в 4,5 миллиона долларов в год. На какой стадии находятся переговоры в настоящее время, неизвестно.

ТЕНДЕР

Польша продлила тендер на поставку учебных самолетов

Министерство обороны Польши продлило сроки проведения тендера на поставку 16 учебно-боевых самолетов базовой подготовки, сообщает Flightglobal. Продление сроков производится уже второй раз за год – изначально планировалось, что заявки на конкурс будут приниматься до конца июля 2011 года, затем в качестве новой даты было определено 29 августа. Согласно новому расписанию, заявки участников министерство обороны будет принимать до 28 октября 2011 года включительно.



К настоящему времени заявки на тендер подали две компании – итальянская Alenia Aermacchi и корейская KAI. Они предложили на конкурс самолеты M-346 Master и T-50P Golden Eagle соответственно. По данным министерства обороны Польши, продление сроков связано с необходимостью провести более тщательную оценку уже предложенных на конкурс учебно-боевых самолетов. По оценке представителя компании KAI, вероятно решение о закупке тех или иных самолетов в рамках тендера будет принято польским военным ведомством в конце 2011-го – начале 2012 года.

Польша проводит тендер на поставку учебных самолетов со 2 сентября 2010 года. Военные планируют приобрести 16 машин и, по неподтвержденным данным, заключить опцион на поставку еще некоторого количества самолетов. На покупку учебно-боевых самолетов польское министерство обороны намерено потратить не более 1,5 миллиарда злотых (469,3 миллиона долларов). Новые самолеты будут использоваться для подготовки пилотов истребителей F-16 Fighting Falcon, а также в качестве замены устаревших Су-22.

В УМОВАХ КРИЗИ

Министерство обороны Румынии приостановило переговоры о покупке подержанных американских истребителей F-16 Fighting Falcon, поскольку не сумело найти необходимые для этого средства. Об этом, как сообщает Defense News, заявил президент Румынии Траян Бэсеску. По его словам, процесс покупки самолетов будет возобновлен, когда правительство разработает надежный план долгосрочного финансирования военных проектов.



Румыния приостановила покупку F-16 из-за нехватки денег

"Мы не испытываем давления со стороны США относительно покупки истребителей, однако, присоединившись к НАТО, мы обязались оснастить ВВС 48 боевыми самолетами, совместимыми со стандартами альянса", – заявил Бэсеску в интервью румынскому частному телеканалу ProTV.

Румыния объявила о намерении приобрести 24 подержанных F-16 из состава ВВС США в марте 2010 года. Сумма потенциальной сделки оценивалась в 1,3 миллиарда долларов. Согласно плану, разработанному министерством обороны Румынии и рассчитанному на десять лет, позже для ВВС должны быть куплены 24 новых F-16 версии Block 50 или Block 52. Затем румынские военные планируют приобрести 24 истребителя F-35 Lightning II, которые заменят 24 F-16, купленных на первом этапе реализации плана.

Объявление министерства обороны Румынии о намерении приобрести подержанные американские истребители вызвало волну недовольства среди европейских производителей самолетов. В частности, шведская компания Saab и европейский консорциум Eurofighter обвинили военное ведомство в принятии непродуманного решения. По оценке компаний, покупка 24 новых истребителей Saab JAS 39 Gripen или Typhoon может обойтись Румынии в те же 1,3 миллиарда долларов или немногим меньше этой суммы.

Следует отметить, что прежде министерство обороны Румынии планировало провести тендер на поставку истребителей для ВВС, совместимых со стандартами НАТО, которые бы заменили устаревшие МиГ-21 советского производства. В числе потенциальных участников тендера были Saab, Eurofighter и французская компания Dassault. Решение об отказе от проведения тендера и покупки подержанных самолетов румынское военное ведомство объяснило серьезным дефицитом оборонного бюджета.

КІБЕРАТАКА

Хакеры атаковали оборонные предприятия Mitsubishi

В Японии взломана компьютерная сеть компании Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (MHI), которая производит, в частности, корабли, ракеты и компоненты для АЭС. Как сообщает 19 сентября Reuters со ссылкой на японскую газету "Ёмиури", это первая зафиксированная кибератака на оборонную промышленность Японии.

"Ёмиури" отмечает, что хакерам удалось взломать около 80 компьютеров в головном офисе MHI в Токио, а также компьютерные сети нескольких заводов. Среди них – судостроительный завод в Кобе, который специализируется на производстве подводных лодок и компонентов для атомных станций. Также пострадал завод в Нагасаки, производящий сторожевые корабли. Наконец, кибератака коснулась завода в Нагое, где изготовляются ракеты и ракетные двигатели.

По данным "Ёмиури", хакерам удалось похитить из компьютеров Mitsubishi ценную информацию. Представитель корпорации подтвердил, что сетевая атака имела место, но подчеркнул, что сведения об утечке на данный момент не подтверждены.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ПОВІДОМЛЯЄ ПРЕС-СЛУЖБА ДКА УКРАЇНИ

Кабмін подав на ратифікацію Угоду між Україною та Саудівською Аравією



Угода між Урядом України та Урядом Королівства Саудівська Аравія щодо співробітництва у сфері космічної діяльності була підписана ще минулого року під час візиту делегації ДКА України до м. Ер-Ріяд (Королівство Саудівська Аравія). Двостороннє українсько-саудівське співробітництво в космічній сфері має значний потенціал.

Зокрема, на даний момент між Україною та Саудівською Аравією виконуються такі проекти, як створення системи метеорологічних ракет для прикладних наукових метеорологічних досліджень, розробка та передача концептуального проекту "Аерокосмічний ракетний комплекс надлегкого класу для виведення мікро- та мінісупутників", створення космічних ракетних комплексів з ракетами-носіями легкого класу "Маяк-12" та "Маяк-12-4", розробка та передача концептуального проекту і технічної документації на розроблення комплексу безпілотного літального апарата для геологічної і сільськогосподарської розвідки, розробка та поставка концептуального проекту "Транспортно-космічна система на базі висотного безпілотного літального апарата, що повертається".

Укладена угода дасть можливість українським спеціалістам космічної галузі брати участь у спільних проектах та програмах з питань освоєння космосу у мирних цілях, здійснювати обмін обладнанням, технічною інформацією та документацією, проводити спільну науково-дослідницьку діяльність.

Підприємства космічної галузі України мають достатній потенціал для отримання замовлень саудівської сторони та подальшого взаємовигідного співробітництва.

Україна співпрацюватиме з Єгиптом

15 вересня 2011 року у Державному космічному агентстві України відбулася зустріч голови ДКА України Ю.С. Алексєєва з Надзвичайним і Повноважним Послом Єгипту в Україні Ясіром Мохамедом Атефом Абдель Кадерою.

Під час зустрічі сторони обговорили стан та перспективи українсько-єгипетського співробітництва у космічній сфері. Особлива увага була приділена питанню обміну спеціалістами, а також обговоренню навчальних програм з підготовки та підвищення кваліфікації наукових та інженерно-технічних кадрів Єгипту на базі провідних вузів та підприємств космічної галузі України.

"КОСМОПОЛІТИКА"

Казахстан настаивает, чтобы Россия уточнила в соглашении сроки и окончательную стоимость реализации проекта создания на базе космодрома Байконур экологически чистого космического ракетного комплекса "Байтерек", сообщил председатель национального космического агентства (Казкосмос) Талгат Мусабаев.

Стоимость РКК "Байтерек" растет

"По ракетно-космическому комплексу "Байтерек" на сегодня закончены, в основном, проектные работы. Это очень большой объем, он невидим для неспециалистов. Но теперь, если будем его делать ("Байтерек"), то должно быть политическое решение принято, в связи с тем, что с 223 миллионов долларов цена (увеличилась) на сегодняшний день до 1 миллиарда 248 миллионов долларов. То есть в пять с лишним раз цена выросла. Поэтому политическое решение должно быть принято на высоком уровне", – сказал Мусабаев, выступая на правительственном часе в мажилисе (нижняя палата парламента).

"Второе: мы уже на протяжении двух лет прорабатываем с российской стороной вопрос включения дополнений в межправительственное соглашение от 2004 года о создании ракетно-космического комплекса "Байтерек", в котором уже ясно и четко будут прописаны сроки, цена, ответственность российской стороны. Идет очень серьезная кропотливая работа, там, конечно, не очень хотят этого, в соглашении от 2004 года нет сроков", – продолжил он. По его словам, допсоглашение позволит снизить экономические и политические риски казахстанской стороны.

Россия и Казахстан в декабре 2004 года подписали соглашение о создании на космодроме Байконур космического ракетного комплекса "Байтерек". При этом одним из основных направлений совместной деятельности сторон должна стать модернизация уже находящихся в эксплуатации и создание новых, экологически более безопасных, космических ракетных комплексов. В дальнейшем будет происходить поэтапное сокращение использования ракет-носителей на высокотоксичных компонентах ракетного топлива.

До ввода в эксплуатацию "Байтерека" российская сторона должна обеспечить летные испытания космического ракетного комплекса "Ангара" на космодроме "Плесецк" в рамках национальной космической программы России, передает РИА "Новости".

М'ЯКА ПОСАДКА

"Союз ТМА-21" вернулся на Землю

16 сентября в расчетном районе в 149 км от города Джезказган (Республика Казахстан) совершил мягкую посадку спускаемый аппарат космического корабля "Союз ТМА-21".

Экипаж (позывной "Тарханы") вернулся из длительной орбитальной командировки. Члены экипажа Андрей Борисенко и Александр Самокутяев (Роскосмос), Рональд Гаран (НАСА) работали на Международной космической станции с 7 апреля 2011 года. Орбитальная вахта экипажа МКС-27/28 продлилась 164 календарных дня.

За время 27-й и 28-й длительных экспедиций экипаж принял два российских грузовых корабля "Прогресс", пилотируемый корабль "Союз ТМА-02М", два американских корабля многоразового использования. Были осуществлены по одному выходу в открытый космос от российской и американской сторон.

На российском сегменте МКС реализовано около полусотни научных экспериментов по различным направлениям: дистанционное зондирование Земли, геофизические, биотехнологические и медицинские исследования, образовательные программы и др. Результаты ряда из них сегодня доставлены на Землю.

На МКС продолжает работу экипаж 29-й длительной экспедиции в составе: командир астронавт НАСА Майкл Фоссум, бортинженеры космонавт Роскосмоса Сергей Волков и астронавт ДжАКСА Сатоши Фурукава, сообщает пресс-служба Роскосмоса.





АМБІЦІЇ

Китай запустит космическую лабораторию в конце сентября

Китай запустит космическую лабораторию "Тяньгун 1" (Tiangong, или "Небесный дворец") в период с 27 по 30 сентября 2011 года. Об этом сообщает агентство "Синьхуа". Подготовка к запуску уже ведется: по данным агентства, ракета-носитель "Чанчжэн II-F" (Long-March II-F), которая выведет модуль "Тяньгун 1" на орбиту, доставлена на космодром.



Изначально запуск должен был состояться в августе 2011 года. Но 18 августа ракета-носитель "Чанчжэн 2-С" не смогла вывести на орбиту экспериментальный спутник "Шицзянь" SJ-11-04 (точное назначение спутника не раскрывается, и многие специалисты полагают, что это одна из попыток Китая создать систему раннего предупреждения о ракетном нападении). В результате запуск модуля было решено отложить, поскольку его ракета-носитель относилась к той же серии.

"Тяньгун 1" – космическая лаборатория массой 8,5 тонны, которая проработает на орбите около двух лет. В течение этого времени к ней планируется трижды отправлять космические корабли. В конце 2011 года (точная дата пуска в связи с переносом модуля неизвестна) к лаборатории полетит беспилотный корабль "Шэнчжоу-8". В 2012 в рамках экспедиций "Шэнчжоу-9" и "Шэнчжоу-10" "Тяньгун 1" посетят тайконавты. По функциональности лаборатория будет напоминать советские "Салюты".

Вслед за "Тяньгун 1" планируется запустить лаборатории "Тяньгун 2" и "Тяньгун 3". Все три проекта предназначены для отработки технологий, необходимых для строительства полноценной станции. Только после этого Китай приступит к строительству полноценного орбитального комплекса, работы по которому планируется завершить к 2020 году. Новая станция будет иметь массу порядка 60 тонн (масса МКС составляет свыше 417 тонн). В ней будет три модуля – два лабораторных (длиной 14,4 метра) и один жилой (18,1 метра).

Сторінку підготував Сергій Клименко.

Две жизни пана Нагурского

Тридцатого сентября 1916 года впервые в мире были совершены "мертвые петли" на гидросамолете.

"Это похоже на чудо: ходить по Гатчине с Петром Нестеровым и быть свидетелем полета в космос Юрия Гагарина, читать в газетах о буднях в Арктике научной станции СП-23 и разыскивать экспедицию Седова", – слова эти принадлежат Яну Нагурскому, русскому летчику, человеку непростой, но интереснейшей судьбы.

Ян Иосифович родился в 1888 году в польском городке Вроцлавеке. В 1909 году он закончил Одесское военное училище и, произведенный в подпоручики, был направлен для прохождения службы на Дальний Восток. Прослужил он там недолго. Уже в 1911 году приехал в Петербург и поступил в морское инженерное училище. Одновременно юноша учился летать во Всероссийском аэроклубе. Завершив учебу в последнем, Нагурский стал слушателем авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы. Здесь и произошла его встреча с П.Нестеровым. В 1913 году Нагурский получил звание военного летчика и закончил механическое отделение Морского инженерного училища. Вскоре он приступил к работе в Главном гидрографическом управлении.

В статье о Нагурском, помещенной в Военном энциклопедическом словаре (Москва, Воениздат, 1983), читателям сообщается, что он первым в мире выполнил на гидросамолете петлю Нестерова (1916 г.). В литературе последних лет можно найти даже подробности этого события.





Некоторые авторы утверждают, что летчик собрал своих подчиненных и товарищей по службе, заинтриговал их грядущей сенсацией и, набрав высоту, выполнил у всех на глазах одну за другой две "мертвых петли". Сообщает и другие подробности. Однако обратимся к документам. Вот какие сведения по этому поводу содержит докладная "Обстановка на Балтийском море в сентябре 1916 года": "В 9 часов 30 минут летчик лейтенант Нагурский при перелете из Ревеля в Папенгольм на летающей лодке М-9 (условный номер 40) попал в шквал. Из-за шквала самолет сделал две "мертвые петли". Механика выбросило из гондолы, и он застрял в моторной раме. Весь инструмент вылетел. Был поврежден винт. Нагурский посадил самолет. Механик получил незначительные ушибы головы, летчик не пострадал. В 11 часов 30 минут самолет прибыл в Папенгольм".

Думается, то обстоятельство, что уникальный эпизод произошел по воле разбушевавшейся стихии, не умаляет героизма и мастерства летчика, спасшего машину и жизнь экипажа в условиях грозного природного явления.

Романтическая версия событий, очевидно, ведет свое происхождение от документа, направленного 20 января 1917 года председателем правления Императорского всероссийского аэроклуба в Воздухоплавательный отдел Морского Генерального штаба. В видах спортивной регламентации Правление Всероссийского аэроклуба сообщает, что "лейтенантом Я.Нагурским 17 сентября 1916 года впервые в истории авиации были сделаны на военной станции для гидроаэропланов на острове Эзель "мертвые петли" на гидросамолете М-9 при полной нагрузке в 27 пудов с пассажиром. Председатель Правления В.Корн. Спортивный Комиссар К.Вейгелин". Можно было бы и не акцентировать внимание на этих исторических неточностях, если бы все остальное в биографии Нагурского было однозначно. К сожалению, это далеко не так. Прежде всего, в этом вопросе сам Ян Иосифович, который в разное время и разным людям излагал одни и те же эпизоды своей летной жизни, скажем мягко, не строго одинаково. Остается также неясным, при каких обстоятельствах Нагурский оказался демобилизованным из армии и в 1918 году объявился в Польше. По архивным материалам хорошо отслеживается его участие в боевых действиях в небе Балтики до июля 1917 года. В начале августа 1917 года лейтенант Нагурский, судя по документам, откомандирован для прохождения службы в Петроград, в Управление Морской авиации. Документ об этом откомандировании – последний, в котором упоминается фамилия Нагурского, в архивах Балтийского флота.



Встреча в Главсевморпути. Ян Нагурский с полярным летчиком Борисом Чухновским (первый справа). г.Москва. 1956 год.

По воспоминаниям самого Яна Иосифовича, его самолет был сбит при выполнении боевого задания. Это утверждение позволяет сделать вывод, что в Петроград он не уехал и продолжал боевые полеты. В то же время в числе летчиков, принявших участие в последней крупной операции Первой мировой войны на Балтийском море – Моонзундской, фамилия Нагурского не встречается. Нет этой фамилии и в документах, сообщающих о боевых потерях авиации Балтийского флота за 1917 год. Далее летчик вспоминает, что он на подбитом самолете приводнился, машина утонула, а Нагурский с механиком, летавшим с ним, оказались в ледяной воде. События разворачивались как в приключенческих романах. Недалеко от места вынужденной посадки самолета всплыла подводная лодка, и после двух часов, проведенных в воде, оба члена экипажа были взяты на борт этой лодки. Поправив свое здоровье в военном госпитале, Нагурский, если верить его рассказу, едет в Польшу навестить мать. Это уже 1918 год. Над Советской Республикой нависли тучи контрреволюции и интервенции. Подняла голову и панская Польша. Для борьбы с русской революцией американцы и французы снабжают ее боевой техникой. Нужны летчики. Нагурский не желает более воевать и записывается на призывном пункте нижним чином, уволенным из армии по ранению. Друзья устраивают его работать инженером на сахарный завод. Затем следует переезд в Варшаву, женитьба, работа во время немецкой оккупации в антикварной лавочке, малоприметная жизнь стареющего инженера конструкторского бюро в послевоенные годы.

Так, мирно и неприметно, и дожил бы бывший балтийский летчик в кругу семьи отпущенные судьбой годы (он умер в 1976 году), не попадись ему в руки книга польского полярного путешественника Центкевича. Из этой книги Ян Иосифович узнал, что первого в мире полярного летчика Нагурского нет в живых еще с 1917 года. Нагурский нашел автора книги и выяснил причину того, что его числили в мертвых. Оказывается, после его исчезновения в конце 1917 года пани Анеля Нагурская, мать летчика, получила "похоронку" на своего сына. Эта печальная новость добила старую и больную женщину – она вскоре умерла. Появившийся в Польше уже в 1918 году Нагурский не застал в живых свою мать. Так "похоронили" первого полярного летчика мира. Даже в Большой Советской Энциклопедии, изданной в послевоенные годы, рядом с его фамилией напечатаны в скобочках две даты: 1888-1917.

После встречи с Центкевичем "воскресший" летчик мгновенно обрел огромную популярность. В 1956 году по приглашению Главсевморпути СССР он посетил Москву, был гостем Дома авиации, встречался с ветеранами русской авиации, посетил и Веру Валериановну Седову – жену знаменитого полярника, следы экспедиции которого в 1914 году искал, бороздя арктическое небо, Ян Иосифович Нагурский.

Підготувала Вероніка Дернова.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

26 вересня – 2 жовтня

26 вересня 1956 р. *народився начальник Державного науково-дослідного інституту авіації О.В.Харченко.*





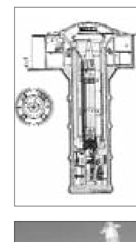
26 вересня 1991 р. *здійснив першу посадку надзвуковий ЛВЗП Як-141 на палубу ВАКР "Адмірал С.Горшков", О.О.Сініцин.*

26 вересня 2001 р. *здійснив перший політ двомісний ударний літак МіГ-29М2, П.М.Власов, М.Р.Аликов (Росія).*





26 вересня 2007 р. *відбулося викочування першого дослідного екземпляра російського регіонального літака Sukhoi SuperJet-100.*



27 вересня 1963 р. *здійснено перший пуск МБР Р-9А з шахтної пускової установки зі стартового комплексу "Десна-В".*

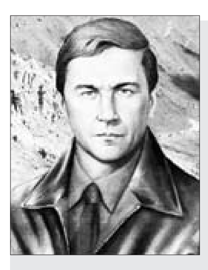


27 вересня 1970 р. *прийнято на озброєння комплекс С-125М з ракетою 5В27В і чотириракетною пусковою установкою.*

27 вересня 2007 р. *створено Державне лізингове підприємство "Укравіалізинг".*

28 вересня 1902 р. *народився авіаконструктор, Герой Соціалістичної Праці В.М.М'ясищев.*





28 вересня 1946 р. *народився льотчик-вертолітник, Герой Радянського Союзу О.С.Голованов. Після закінчення Сизранського ВВАУЛ в 1970 р. служив у ВПС. Учасник бойових дій в Афганістані. Командував змішаним полком, здійснив 138 бойових вильотів. Загинув при виконанні нічного розвідувального польоту над перевалом Саланг.*

28 вересня 1948 р. *народився військовий льотчик-випробувач, Герой України, директор Державного науково-випробного центру ЗС України Ю.М.Тішков.*





28 вересня 1961 р. *здійснив перший політ протичовновий літак дальньої дії Іл-38 з чотирма ТГД АІ-20, екіпаж В.К.Коккінакі.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

26 вересня – 2 жовтня

29 вересня 1939 р. *створено ДП МО України "Миколаївський АРЗ "НАРП".*



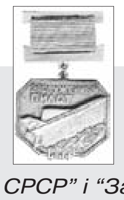
29 вересня 1983 р. *здійснив перший політ транспортний літак КЗП Ан-74 ДКБ О.К.Антонова з ТРДД Д-36, екіпаж С.О.Горбика.*

30 вересня 1916 р. *вперше в світі здійснено "мертві петлі" на гідролітаку, Я.Й.Нагурський на літаючому човні М-9 з механіком Годовіковим.*



30 вересня 1954 р. *народився заступник начальника авіації ПС ЗС України О.В.Кулібаба.*





30 вересня 1965 р. *встановлено почесні звання "Заслужений пілот СРСР" і "Заслужений штурман СРСР".*

30 вересня 1986 р. *здійснив перший політ чеський навчально-тренувальний літак Л-59 з ТРДД ДВ-2.*

30 вересня 2003 р. *у Києві відкрився Державний музей авіації.*

1 жовтня 1881 р. *народився авіаконструктор У.Боїнг.*



1 жовтня 1918 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу С.Д.Луганський.*

1 жовтня 1946 р. *у Харкові сформована ВА радіолокації, згодом – ВІРТА ім. Л.Говорова.*

1 жовтня 1966 р. *ОКБ-586 перейменовано в КБ "Південне".*

1 жовтня 1992 р. *створено першу українську авіакомпанію в формі спільного підприємства – "Міжнародні авіалінії України" (МАУ).*

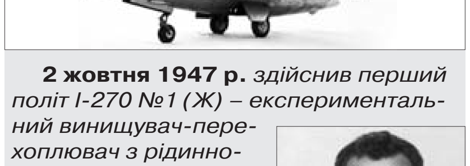
2 жовтня 1909 р. *Б.М.Юр'єву видано патент на одногвинтовий вертоліт, вперше оснащений автоматом-перекосом.*

2 жовтня 1934 р. *в СРСР почалися льотні випробування на флатер, С.І.Анохін.*



2 жовтня 1934 р. *здійснив перший політ навчальний літак АІР-9 ДКБ "Як" з М-11, Ю.І.Піонтковський.*

2 жовтня 1939 р. *здійснив перший політ дослідний двомісний броньований штурмовик ЦКБ-55 (БШ-2) – прототип штурмовика Іл-2, В.К.Коккінакі.*



2 жовтня 1947 р. *здійснив перший політ І-270 №1 (Ж) – експериментальний винищувач-перехоплювач з рідинно-реактивним двигуном РД-2М-3В, В.М.Юганов.*



2 жовтня 1954 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова А.М.Куліков.*

Статистика Корейской войны

Окончание. Начало в №37.

Со временем и среди китайских пилотов тоже появились свои асы: Ван Хай и Чжао Бао-Тун одержали по девять побед, Ли Хань, Лу Минь и Фан Ванчжоу – по восемь, Сунь Шэньку – шесть. Воюя в составе Объединенной Воздушной армии, китайские и корейские летчики совершили 22 тыс. боевых вылетов, провели 366 воздушных боев, в которых был сбит 271 самолет противника.

Самый результативный корейский ас Кам Ден Дек одержал на МиГ-15 восемь побед. По официальным данным, ВВС Северной Кореи (КНДР) сбили за войну 164 самолета противника. Были среди северокорейских летчиков и женщины-пилоты. Одна из них, командир эскадрильи Тхя Сен Хи, стала Героем КНДР.

ТРУЖЕНИКИ ВОЙНЫ, ОСТАВШИЕСЯ В ТЕНИ…

По существовавшей тогда в СССР практике за 30 боевых вылетов летчиков награждали орденом Красного Знамени, за 120 – представляли к ордену Ленина, за 3 – 4 сбитых самолета – к званию Героя. Но в период корейской войны из этого правила было сделано немало исключений. Среди десятков летчиков 324-й иад, незаслуженно обойденных Золотой Звездой, и киевлянин, подполковник запаса Николай Шеламонов, совершивший 120 боевых вылетов, проведший в небе Кореи 28 воздушных боев, одержавший пять побед. Еще до поездки в Корею он был признан лучшим снайпером ВВС Московского военного округа. Отвоевав в Корее, он многие годы испытывал авиационную технику. Общий налет – 13.500 часов.

Командир 196-го иап Герой Советского Союза полковник Е. Пепеляев вспоминал: "… Такие летчики 196-го авиаполка, как заместитель командира полка майор А. Митусов, командиры эскадрилий Б. Бокач, Н. Шеламонов, командиры звеньев Л. Иванов, И.Заплавнев, Б. Алфеев, – настоящие труженики войны и мастера воздушного боя, остались в тени из-за своей скромности. Эти летчики сделали по 150 – 180 боевых вылетов, провели по полсотни воздушных боев, сбили по нескольку американских самолетов. Некоторые из них, такие как А.Митусов, Б. Бокач, И. Заплавнев, Н. Шеламонов, были отмечены государственными наградами за бои в Великой Отечественной войне… Я преклоняюсь перед мужеством, скромностью и терпимостью летчиков своего полка, так как большинство из них не получили тех почестей и наград, которые они заслужили, выполняя так называемое "задание партии и правительства", находясь в правительственной командировке…

… Не так давно получил письмо от бывшего летчика 196-го полка – ветерана Корейской войны, майора в отставке Александра Овчинникова. Он прослужил 20 лет в Советской армии. Затем трудился на "гражданке". С 1992 года – на "заслуженном отдыхе". Сейчас живет в Минске. Получает пенсию – в переводе на валюту – 30 долларов".

Такова участь большинства оставшихся в живых летчиков Корейской войны.

Одним из таких летчиков-асов был и командир 196-го иап Герой Советского Союза полковник Евгений Пепеляев.

Его 196-й истребительный авиационный полк одержал в небе Кореи 108 побед, потеряв лишь 10 самолетов и четырех летчиков. Чем можно объяснить и "незамеченные" представления к наградам, и тот факт, что командира самого результативного полка Корейской войны, человека исключительно дисциплинированного, требовательного, военного до мозга костей, впоследствии успешно командовавшего дивизией, через тридцать лет отправили в запас в том же звании полковника, в котором он воевал в Корее. Е. Пепеляев совершил в Корее 108 боевых вылетов, провел 39 воздушных боев, одержал 23 победы, сбив 18 новейших американских истребителей F-86 "Сейбр", 2 "Тандерджета" F-84, 2 "Старфайра" F-94 и одного "Шута" – истребитель F-80 "Шутинг Стар".

Именно благодаря Пепеляеву Советский Союз получил уникальный трофей – практически целый F-86 "Сейбр". Подбитый им 6 октября 1951 года, F-16 совершил вынужденную посадку на северокорейской территории, на морском берегу, прямо в полосе прибоя, откуда и был оперативно вывезен и доставлен в СССР, где его детально исследовали. Есть основания полагать, что в этом бою Пепеляев "завалил" не рядового летчика, а первого аса ВВС США Джеймса Джабару – сохранилась фотография, на которой тот дает интервью на фоне своего "Сейбра" F-86 A-5 под номером FU-318. Этот номер был нанесен на борту трофейного американского истребителя, подбитого Евгением Пепеляевым!

По прибытии из Кореи 324-ю авиадивизию передали из ВВС в состав ПВО страны. Начальство ПВО, защищая свои амбиции, все наградные документы положило под сукно.

В июне 1989 года Совет Министров СССР распространил "афганские" льготы на тех участников боевых действий, которые выполняли так называемый "интернациональный долг". Попали под действие этого постановления и "корейцы". Однако дождались перемен и воспользовались положенными льготами лишь немногие из них…

Смерть И.В. Сталина 5 марта 1953 года серьезно повлияла на позицию китайской стороны в переговорах по перемирию на Корейском полуострове.

27 июля 1953 года в Паньмыньчжоне было подписано соглашение о прекращении огня в Корее.

Корейская война окончилась, но принесла не много изменений. В Северной Корее у власти остались коммунисты, а Южная Корея осталась в сфере влияния США с границей примерно по 38-й параллели, где война и началась.

РЕКВИЕМ

Статистика любого военного конфликта грешит неточностями. Не исключение в этом отношении и Корея. Данные противоборствующих сторон о числе побед и потерь в нем существенно отличаются. Мы уже отмечали, что существовали различия в критериях классификации (боевые – не боевые), разнились методики учета поражения целей, далеко не одинаковыми были возможности для сбора данных.

По данным западных историков, в ходе боевых действий было убито, ранено или пропало без вести около трех миллионов граждан Северной и Южной Кореи.

В боях на Корейском полуострове погибли пятьсот тысяч военнослужащих из состава армии китайских народных добровольцев.

В Корее оборвалась жизнь трех тысяч военнослужащих из состава государств, воевавших на стороне Южной Кореи под флагом ООН.

По официальным советским данным, в боевых действиях на Корейском полуострове принимали участие около 26 тыс. советских военнослужащих. Безвозвратные потери СССР составили 316 человек (из них 125 летчиков) и 335 самолетов. По другим источникам – безвозвратные потери СССР составили 275 человек (из них 120 – летчики 64-го истребительного авиационного корпуса).

По мнению ряда исследователей и участников той войны, в эти данные не включены сведения о тех, кто скончался от полученных ран в госпиталях на территории СССР и Китая. Не упоминается в официальной статистике и о санитарных потерях.

Есть данные о том, что во время войны в Корее общие советские потери составили 350 боевых машин и 311 летчиков.

Погибших в воздушных боях советских летчиков привозили в военный городок, где проживал личный состав. Торжественно проводили прощание и увозили в Порт-Артур, где с воинскими почестями хоронили под вымышленными фамилиями на новом воинском кладбище. Погибших старших офицеров увозили хоронить в Уссурийск…

Война в Корее продолжалась более 3 лет и обошлась США в 20 млрд. долларов. В ней участвовало со стороны войск ООН более 1 млн. человек, до 1 тыс. танков, св.1600 самолетов, более 200 кораблей. По признанию американской печати, Корейская война была четвертой по масштабам войной в истории США. Важную роль в боевых действиях американцев сыграла авиация.

На протяжении 1951-1952 гг. бомбардировщики B-29 и B-26 ВВС США проводили массированные бомбардировки, преимущественно фугасными и зажигательными бомбами с напалмовой смесью, всей территории Северной Кореи, включая мирные поселения. Были разрушены военные склады, железнодорожные станции, подъездные пути и аэродромы. Также коалиционные силы ООН широко использовали бактериалогическое и химическое оружие. Бомбардировщики продолжали налеты до самого конца войны. Всего они разрушили 16.000 построек. Корейская война продолжалась 1100 дней, из которых лишь 26 были без действий бомбардировочной авиации. Всего за годы войны B-29 "Superfortress" совершили 21.000 боевых вылетов и сбросили 167.000 тонн бомб. По американским данным, за все это время было потеряно 16 бомбардировщиков B-29 (по российским – более 60-ти). Стрелки бомбардировщиков сбили 33 северокорейских истребителя.

Что касается бомбардировщиков – ветеранов Второй мировой войны Douglas B-26 Invader, то они служили в Корее с первого дня до последнего. В 1951 – 1953 годах военная работа B-26 была связана с разрушением путей, по которым велось снабжение Китайской армии. В течение 90 дней бомбардировщики B-26 принимали участие в ночных сражениях. Последний бомбовый налет самолеты B-26C провели, когда до окончания войны оставались считанные минуты.

За период войны ВВС США совершили 104.078 самолето-вылетов и сбросили около 700 тыс. тонн бомб и напалма. В Корее американскими ВВС были широко использованы вертолеты, в частности вертолет Н-5 (конструктор И. Сикорский), которые применялись для перевозки раненых, спасения сбитых летчиков и даже для высадки десантов.

Тяжелый урон понесло народное хозяйство КНДР. В результате боевых действий было разрушено свыше 8700 промышленных объектов, 600 тыс. жилых домов, 6000 школ, больниц и др. Большие потери понесло сельское хозяйство, особенно животноводство.

Воины КНА проявили в боях массовый героизм и отвагу. Более 480 человек удостоены звания Героя КНДР, свыше 746 тыс. награждены медалями и орденами, 13 частям и соединениям присвоено наименование "гвардейских".

На стороне КНДР во второй половине октября 1950 года выступили китайские народные добровольцы (КНД), которые своим количеством значительно превысили войска КНА. На период окончания войны общее количество личного состава войск КНДР и КНР составило 1.604.442 чел., из них в составе КНД – 1.221.058 чел., а у КНА – 383.384 чел. В составе армии КНДР активное участие принимал советский 64-й Отдельный авиационный истребительный корпус, который состоял из 3-х истребительных авиационных дивизий, 2-х зенитно-артиллерийских дивизий (по другим данным– из 4-х) и других частей.

Корпус принимал участие в боевых действиях с ноября 1950 г. до июля 1953-го. Он входил в состав Объединенной воздушной армии, которая состояла из трех советских, четырех китайских и одной корейской авиадивизии.

Война в Корее, несмотря на ее локальность и ограниченность района боевых действий, втянула в свою орбиту 20 государств, 17 из которых воевали под флагом ООН на стороне Корейской республики.

Война в Корее привела к значительным человеческим потерям. По официальным американским данным, в этой войне потери США составили 54.246 чел. погибшими (1144 из них – летчики), а 103.284 человека ранеными. 249 пилотов попали в плен, 27 из него вернулись, 40 пропали без вести.

Потери китайских народных добровольцев, вместе с ранеными, составили около 1 млн. человек.

Корейская война стала первой войной в воздухе с активным участием реактивных самолетов с обеих сторон. Ее опыт, положительный и отрицательный, надо изучать, знать и оказывать должное уважение ее участникам.

К сожалению, опыт Корейской войны до сих пор остается практически не востребованным.

Советские чиновники от ВВС и ПВО Корейской войной не интересовались, довольствуясь поверхностными выводами и тенденциозными оценками боевых действий авиации, выданными на скорую руку разношерстными комиссиями. О Корейской войне большинство людей в Украине знает очень мало. А ведь воздушная война в Корее по размаху, интенсивности воздушных боев и по потерям была во много раз значительнее воздушных в Испании и Китае, в Афганистане и Вьетнаме.

Игорь Чичкань.
Людмила Кошелева.
Материал к печати подготовил Владимир Алексеев.

БОРОТЬБА З РАКОМ

Отрута кубинського скорпіона проти раку

Кубинські вчені на основі отрути скорпіона розробили гомеопатичний препарат Vidatox (Відатокс), який має протиракові властивості. Презентація цього препарату, як повідомляє медична газета "Ваше здоров'я", відбулася влітку в Національній академії медичних наук України.

Ідея скористатися отрутою скорпіона виникла не випадково: з давніх-давен пращури кубинців лікували нею смертельні недуги. Кубинські вчені протягом тривалого часу займалися розробками препаратів на основі природних компонентів для лікування тяжких хвороб тварин і людей. Отруту кубинського скорпіона, яка є основною діючою речовиною Vidatox, у чистому вигляді випробовували на 30 видах раку методом ін вітро (з лат. мови – "у склі", це техніка виконання експерименту у пробірці, або, більш загально, у контрольованому середовищі поза живим організмом) і 5 видах – на тваринах. Цікаво те, що отрута скорпіона діє вибірково на хворі клітини, не ушкоджуючи здорові.

Для лікування онкологічних хворих кубинські вчені пропонують гомеопатичний препарат Vidatox на основі 5 протеїнів отрути скорпіона. Препарат виявляє протизапальну та протипухлинну дію і має тривалий знеболювальний ефект, потужніший ніж у разі застосування морфіну, до того ж він не спричиняє звикання. Багаторічні дослідження Vidatox під час комплексної терапії онкологічних хворих із 3-4 стадією хвороби дали позитивні результати, поліпшуючи якість життя хворих і подовжуючи його.

Vidatox застосовують крапельно під язик. Препарат можна використовувати одночасно з хіміотерапією, з іншими протираковими препаратами, не порушуючи схеми лікування хворого, призначеної лікарем-онкологом.



Крім того, на прес-конференції було представлено ще два препарати цих виробників на основі рослинних субстанцій: один з них – на основі шкірки манго, має потужну антиоксидантну дію, пробіотик у вигляді йогурту для дітей з проблемами травного тракту, алергією та шкірними захворюваннями. Дослідження засвідчили, що за 5-12 місяців використання цього препарату настало повне вилікування дерматиту в дітей. До складу іншого препарату входять екстракти рослин та еритроцити крові коней. Цей препарат лікує анемію у пацієнтів різних вікових груп, не спричиняючи алергійної реакції. Усі три препарати використовували в комбінованій терапії для лікування раку.

Проте не відомо, коли препарат з'явиться на фармацевтичному ринку України. Адже щоб потрапити на український ринок він повинен пройти в Україні низку клінічних та доклінічних досліджень для підтвердження його безпечності та ефективності.

Англійці не втрачають надію винайти щеплення проти раку

Учені з Британського центру дослідження раку й Університету Лідса створили засіб, який стимулює імунну систему знаходити і знищувати ракові клітини.

Зазвичай імунна система не розпізнає рак як загрозу й ігнорує його. Нова ж система дає змогу ідентифікувати рак як вірус, який треба атакувати. За допомогою методів генної інженерії вчені ввели у вірус тисячі фрагментів генетичних кодів тканин здорової передміхурової залози мишей. Далі модифікований вірус вирощувався в лабораторії, після чого його ввели в кров зараженим раком простати мишам. Нешкідливий вірус після модифікації став виробляти у великих кількостях антигени, аналогічні тим, які виробляються клітинами пухлини. Імунна система ідентифікувала "агресора" і у відповідь виробила величезну кількість антитіл, які стали розпізнавати як ворожі клітини злоякісної пухлини. У 80 % мишей власна імунна система відреагувала на вторгнення вірусу і, знешкоджуючи його, паралельно знищила клітини пухлини.

Вакцина активувала імунну систему, але не призвела до її гіперактивації. Дослідження проводилося на прикладі раку простати, проте вакцина дієва і для меланоми. Вчені вважають, що вона впорається і з агресивними формами раку на зразок раку легенів, мозку та підшлункової залози. Чергові випробування засобу почнуться найближчим часом.

ЗВЕРНІТЬ УВАГУ



В багатьох країнах світу одним із головних шляхів передачі ВІЛ-інфекції є ін'єкційне вживання наркотиків. За даними офіційної статистики, близько двох третин усіх зареєстрованих в Україні ВІЛ-інфікованих людей є споживачами ін'єкційних наркотиків.

Замісна терапія як шлях до нового життя

За даними ЮНОДК, число споживачів опіатів у Східній Європі оцінюється на рівні 2-2,5 мільйонів чоловік. Згідно з Усесвітньою доповіддю про наркотики за 2009 рік, Російська Федерація є найбільшим ринком опіатів в регіоні: у ній число споживачів оцінюється на рівні 1,68 мільйонів чоловік. Другим за величиною ринком збуту опіатів в регіоні виступає Україна, де чисельність споживачів оцінюється на рівні 323000-423000 чоловік.

На сьогодні проблема наркоманії в Україні стоїть дуже гостро. Оскільки не існує такого методу лікування, який міг би вважатися прийнятним і ефективним для всіх наркозалежних, сучасна наркологія виходить з того принципу, що лікування має бути комплексним і використовувати як медикаментозний, так і психо-соціальний підхід. В той же час більшість експертів, у тому числі ВООЗ і американського дослідного університету, визнають, що найбільш ефективною для лікування опіоїдної залежності є замісна терапія. Вона дозволяє легально та безкоштовно, під наглядом лікаря отримувати замінник незаконного наркотику. Анонімність лікування гарантовано діючим законодавством.

Програми замісної терапії упроваджені в Україні з 2004 року. Зараз на замісному лікуванні знаходяться більше 5 тисяч наркозалежних в 27 регіонах України, зокрема у Вінниці замісну терапію проводить обласний наркологічний диспансер за підтримки "Міжнародного Альянсу по ВІЧ/СНІД в Україні". Тут на лікуванні знаходяться 150 пацієнтів.

КОРИСНО ЗНАТИ

Як поліпшити пам'ять

Простий спосіб значно поліпшити пам'ять запропонували вчені з університету британського міста Манчестер. Вони стверджують, що одночасний рух зіницями очей з боку в бік протягом 30 секунд щоденно сприяє активізації зон мозку, що відповідають за пам'ять.

У ході проведених досліджень група добровольців, яка щодня робила цей простий комплекс вправ для очей, краще (порівняно з тою групою, що не виконувала такі вправи), запам'ятовувала нові слова, образи та звуки.

ЦЕ ЦІКАВО

Якщо дитина їсть землю...



Багато дітей мають звичку їсти землю або пхати до рота брудні руки. Тепер батьки можуть не хвилюватися. Учені довели: в цьому немає нічого загрозливого, пише The Times of India. Грязь чи глина позитивно позначаються на роботі шлунка. Треба сказати, що геофагія, або поїдання землі, поширена в багатьох культурах практично по всьому світу. Співробітники Університету Корнелл в Нью-Йорку вивчили більш як 480 свідчень місіонерів, лікарів, дослідників. Було зроблено висновок: грязь і земля виступають у ролі щита проти паразитів і патогенних токсинів.

ЖІНОЧІ ТАЄМНИЦІ

Відновлюємо шкіру після літнього відпочинку

Смаглява шкіра завжди виглядає привабливо. Загоріле тіло здається стрункішим і більш підтягнутим, а обличчя шоколадного відтінку додає білизни усмішці. Косметологи не сперечаються – засмага корисна для здоров`я. Але тільки в помірних кількостях.



Сонце позитивно впливає на наш настрій, сприяє обміну речовин, покращує роботу серця і допомагає виробляти вітамін D, так необхідний для міцних кісток і зубів. Під дією сонячних променів кровоносні судини розширюються, посилюється кровообіг в шкірі і підшкірно-жировій клітковині. Завдяки цьому активізуються процеси у всіх сполучних тканинах. Загалом, користі від сонячних ванн немало. Але є і зворотна сторона: ультрафіолет провокує зневоднення, подразнення і старіння шкіри. Тому після засмаги їй необхідний особливий догляд.

Догляд за обличчям

Перша допомога потрібна шкірі обличчя і зоні декольте, саме вони найчастіше страждають від шкідливого ультрафіолетового випромінювання. Щоб відновити водний баланс, повернути шкірі необхідну зволоженість і ніжність, використовуйте косметичні засоби, у складі яких є гіалуронова кислота рослинного походження. Саме вона створює на поверхні шкіри вологе середовище, яке не допускає зневоднення. Гіалуронова кислота ефективно активує ділення клітин сполучної тканини, запобігаючи її старінню. Емульсії і креми на її основі мають м`яку, тануче консистенцію і приємні в застосуванні.

Догляд за тілом

Наше тіло не менше потребує турботи до і після сонячних ванн. Якщо ви обгоріли, допоможе крем або лосьйон з високим вмістом гелю алое віра, він має унікальні відновлювальні властивості. Якщо у складі косметичного засобу є екстракт перцевої м`яти, він охолодить і освіжить травмовану шкіру, а квіткова вода календули зніме запалення.

Якщо ви помітили, що шкіра тіла стала сухішою, почервоніла або лущиться, скористайтеся кремом або молочком, у складі якого є олія жожоба і карите, вони містять амінокислоти і протеїни, що відновлюють захисний шар клітин шкіри.

Догляд за колінами і ліктями

Шкіра ліктів, колін і стоп теж вимагає особливої уваги. Повернути їй оксамитовість вам допоможе аргання і оливки. Олія арганії складається з комплексу жирних кислот, які зможуть миттєво проникнути в шкіру і відновити потрібний рівень вологості. Олія оливки містить речовини, що відмінно зволожують шкіру, знімають лущення і живлять.

Важливо!

Після засмаги варто утриматися від використання скрабів для обличчя і тіла. Для пошкодженої шкіри це буде додатковим стресом, лущення тільки посилиться. Тому спочатку відновіть шкіру і тільки потім повертайтеся до своїх звичних косметичних засобів.

Сторінку підготувала Оксана Уретій.

ФУТБОЛ

Футбольні пристрасті під егідою “Фаворита”

На Одещині футбольна команда окремого ремонтно-відновлювального батальйону 5-го Об’єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил взяла участь у Кубку з міні-футболу, який щорічно проводить громадська організація “Фаворит” під керівництвом голови правління Юрія Єремчука.



Мета змагань – розвиток футболу та спортивного руху серед різних вікових категорій. Якщо наймолодшому спортсмену було 18 років, то найстаршому – 72. У турнірі брали участь 5 команд, серед яких – дві команди військовослужбовців Повітряних Сил, команда “Армієць” окремого ремонтно-відновлювального батальйону та команда “Весна” окремого зенітного ракетного дивізіону, а також – три цивільні команди: “Фаворит” (село Нерубайське), “Хаджибей” (село Усатове) та “Зірка” (село Дачне).

У запеклій боротьбі перше місце виборола команда села Нерубайського “Фаворит”. Капітан команди окремого ремонтно-відновлювального батальйону “Армієць” капітан Олександр Лопатін проявив спортивний характер, та за рахунок злагоджених дій команда показала хорошу та цікаву гру.

Євген Чухраєв. Фото автора.

БОГАТИРСЬКІ ЗМАГАННЯ

Українці другі на “Iron Challenge”

Українські військовослужбовці зі складу 15-ї ротації національного контингенту у Косовому взяли участь у Богатирських змаганнях “Iron Challenge”, що відбулися на американській військовій базі “Bondsteel”, повідомляє Департамент преси та зв’язків із ЗМІ Міноборони України.

У кожній команді було по десять учасників. Команду “Gladiators” представляли українські миротворці, команду “MonsterMash” – військовослужбовці з американського миротворчого підрозділу, команду “GermansTeam” – німецькі військовослужбовці.

Миротворці змагалися у буксируванні автомобіля “Hummer”, пересуванні 240-кілограмового колеса, перенесенні мішків з піском та утриманні двох п’ятнадцятифунтових гантелей.

У підсумку Богатирських змагань перше місце виборола команда німецьких миротворців, українські військовослужбовці на чолі з капітаном команди гвардії старшим лейтенантом Артемом Помазом здобули “срібло”, а третє місце посіли господарі змагань – американські військовослужбовці.

КОНКУРС

Із Москви з медалями

До Києва повернулася делегація Збройних Сил України, яка брала участь у Міжнародному конкурсі військово-професійної майстерності військовослужбовців дружніх армій “Воин содружества”, що відбувся у Москві, повідомляє Департамент преси та зв’язків із ЗМІ Міноборони України. Честь Збройних Сил України на міжнародних змаганнях захищали представники Сухопутних військ старшина Володимир Хворостенко, старший сержант Андрій Мазур, старший солдат Олександр Продун та старший солдат Юлія Хворостенко.





Військовослужбовці шести країн (Російську Федерацію представляли дві команди Збройних сил та команда внутрішніх військ міністерства внутрішніх справ) взяли участь у змаганнях у номінаціях “Атлет” (виконання фізичних вправ для чоловіків на силу і силову витривалість, військово-прикладні навички; для військовослужбовців-жінок – на швидкість і спритність, силу і силову витривалість), “Професіонал” (“штурмова смуга”, снайперська стрільба, військово-медична підготовка та кидання гранат), “Ерудит” (знання військової історії); конкурс літературно-художнього та музично-танцювального напрямків “Кавалер” та “Сударыня” (для чоловіків і жінок, відповідно).

Змагання проводилися на базі 5-ї окремої гвардійської мотострілецької Таманської бригади, у Центральному музеї Збройних сил Російської Федерації та Центрі культури ЗС РФ.

За результатами Конкурсу українські військовослужбовці Юлія та Володимир Хворостенки посіли перше та третє місця, відповідно, у номінації “Ерудит”, Олександр Продун став переможцем у номінації “Кавалер”.

Окрім цього, за підсумками змагань серед військовослужбовців-жінок старший солдат Юлія Хворостенко посіла друге місце у номінації “Професіонал” та загальне третє місце, поступившись тільки представницям команд Російської Федерації та Казахстану.

А переможцем конкурсу “Воин содружества” у Москві став військовослужбовець Російської Федерації старший сержант Олександр Лемешев, який проходить службу у військах Федерального управління із безпечному зберігання і знищення хімічної зброї.

Матір Героя України сержанта Василя Мельникова Неллі Мельникова:

“...Мій Василь обов’язково б порадувався...”

ПАРАШУТНИЙ СПОРТ

На Харківщині пройшов Міжнародний турнір з парашутизму, у рамках якого відбувся 9-й Кубок пам’яті Героя України сержанта Василя Мельникова з групових стрибків на точність приземлення. У обох змаганнях взяли участь більше 70 титулованих спортсменів із 4-х країн – України, Білорусі, Казахстану та Росії.



Честь України на змаганнях відстоювали парашутисти з чотирьох областей та Криму, більшість із яких є військовослужбовцями Збройних Сил та Державної прикордонної служби України (ДПСУ). Міжнародний турнір проводився на базі аеродрому Товариства сприяння обороні України “Харківський аероклуб ім. Валентини Гризодубової” “Коротич”.

Три дні поспіль парашутисти-“снайпери” з 12 команд прицілювалися з висоти 1000 метрів у двосантиметрову точку по центру двометрового кола на землі. У командах чоловіків було по 3 представники, а у жіночих – по 2. Десантування проводилося з борту літака Ан-2. За всі дні змагань було здійснено 551 стрибок.

До слова, щорічний Кубок пам’яті Героя України сержанта Василя Мельникова, якого навіки зараховано до списків 95-ої Житомирської аеромобільної бригади 8-го армійського корпусу, вже традиційно пройшов під патронатом Харківського обласного військового комісаріату Територіального управління “Північ”. Всіма питаннями щодо запрошення спортсменів, їхнього розміщення, а також акредитацією та нагородженням переможців займалися працівники військової установи.

Була на цьому заході й мати самого героя – Неллі Мельникова. Вона подякувала всім, хто зібрався на аеродромі, за те, що не забувають її сина, який ціною свого життя врятував товариша по зброї. “Мій Василь теж був спортсменом-парашутистом і обов’язково б порадувався за сьогоднішній захід. Бажаю всім лише успіхів”, – зазначила мати Героя України.

Групові стрибки на точність приземлення в рамках 9-го Кубка було проведено у перші два дні змагань. Судді змагань окремо оцінювали вісім команд спортсменів-чоловіків та чотири жіночі команди.

Так, перше місце серед чоловіків дісталося білоруській збірній, на другу сходинку п’єдесталу зійшли російські спортсмени з Курська, а ось почесне третє місце посіли українські прикордонники – представники команди “Аерокласика”.

Незламний дух переможця та яскравий приклад точного влучення продемонстрували українки. На найвищу сходинку п’єдесталу зійшли спортсменки з команди “Грааль-1” із Севастопольського аероклубу. Буквально на кілька очок від них відстали представниці Республіки Казахстан, а третє місце виборолили білоруски у складі команди “Білорусь-2”. Абсолютна удача представницям чарівної статі, які представляли наш двоколір, сприяла на Міжнародному турнірі. На цих змаганнях оцінювалася лише індивідуальна майстерність. Перше місце було присуджено Ларисі Зубрицькій зі збірної ДПСУ. Срібло дісталося Тетяні Кузнєцовій з команди Повітряних Сил ЗС України, а на третю сходинку з гордістю піднялася Олена Кириленко з Севастопольського аероклубу.

На жаль, нашим чоловікам такими успіхам похвалитися не вдалося. Перше місце виборов Антон Бистров з Білорусі, друге – Михайло Должнов з Росії, а третє – також білорус Антон Кузьменко.

Загалом, наші співвітчизники на радість всіх вболівальників здобули 3 золоті медалі, 1 – срібну та 4 – бронзових.

На завершення спортивної зустрічі льотчики Харківського аероклубу продемонстрували високу групову майстерність на трьох реактивних літах типу Л-29 під марш авіаторів у виконанні музик Харківського університету Повітряних Сил.

Дмитро Горбунов. м.Харків. Фото автора.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ “Прес Корпорейшн Лімітед”.
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.

Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов’язкове.

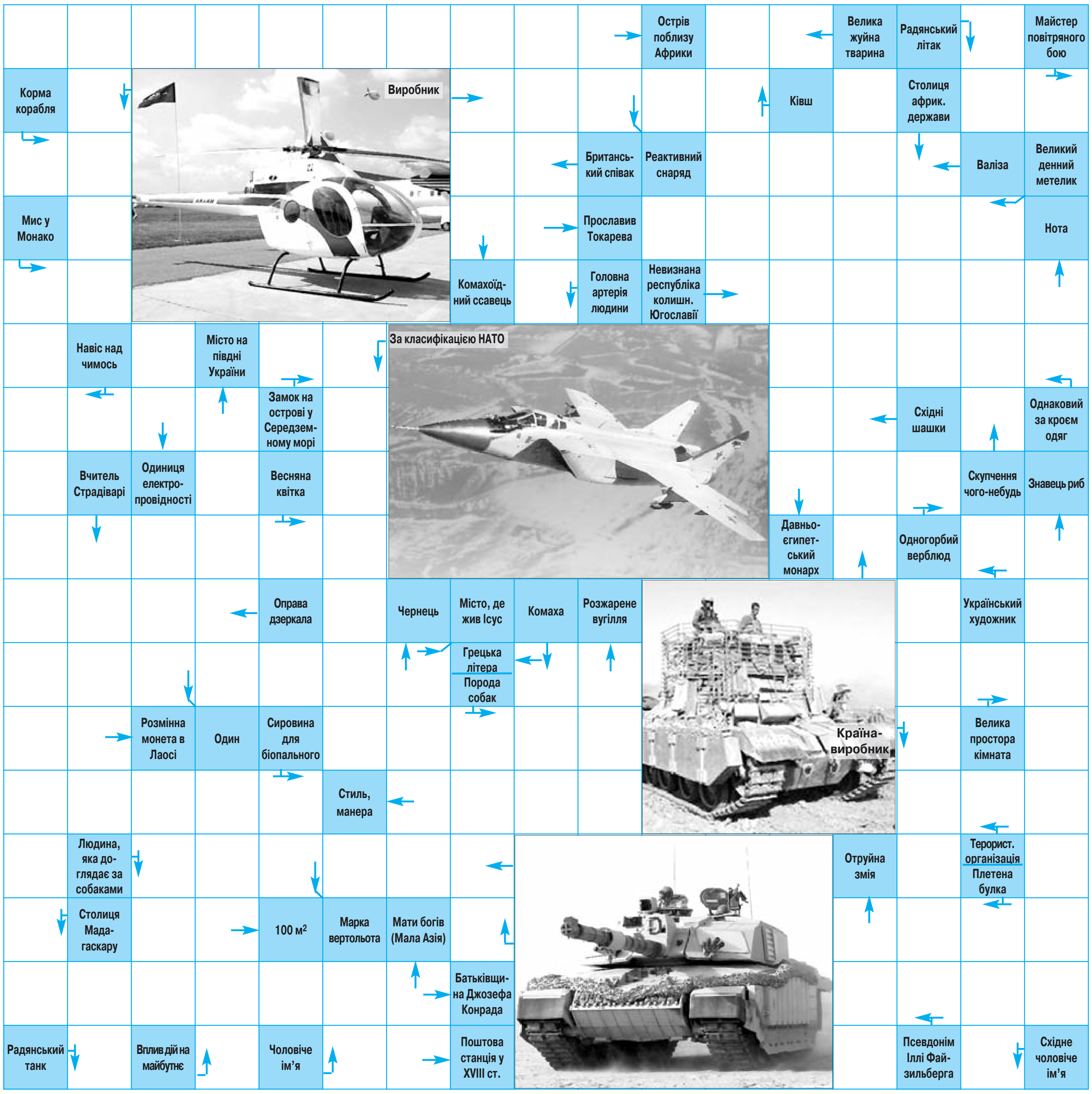
Інформаційна підтримка:
“Військо України”, “Авиация и время”.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Тригуб.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.

Наклад – 1050 прим. Зам. № 112235

ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



НАШІ НАЙКРАЩІ



"Я дуже горда, що змогла зробити це для України"

Так висловилась найгарніша дівчина України Олеся Стефанко у розмові із кореспондентом "Комсомольской правды в Украине".

Олеся Стефанко, що народилася у селі Ковалівка (Івано-Франківська область), отримала титул "Віце-міс Всесвіт" у конкурсі "Міс Всесвіт", який пройшов у бразильському Сан-Паулу. І такий результат, як пише газета "Сегодня", – краще, що отримували українки за 15-річну історію участі в конкурсі. Титул найкрасивішої дівчини в світі дістався Лейлі Лопес з Анголи, яка й отримала оздоблену коштовним камінням діадему з білого золота.

Фіналістки конкурсу "Міс Усесвіт-2011" боролися за титул у традиційних для конкурсу змаганнях – дефіле в купальниках, вихід на сцену у вечірніх сукнях. Крім цього, дівчата відповідали на різноманітні питання членів журі, демонструючи свою кмітливість, начитаність, уміння формулювати думки та окреслювати життєву позицію. Олеся Стефанко, відповідаючи на питання, на чийому місці з історичних особистостей їй хотілось би опинитися, сказала: "На місці Клеопатри". На думку Олесі, Клеопатра – це приклад сильної й розумної жінки, жінки-лідера, а отже, кожна жінка має шанс стати лідером, здобути успіх.

"Я вдячна всім, хто мене підтримав і допомагав з підготовкою до конкурсу, а також всім фанатам, а їх було чимало, які за мене вболівали", – розповіла віце-міс Всесвіту одразу після конкурсу.

Міс Усесвіту, а також три віце-міс протягом року братимуть участь у різноманітних рекламних кампаніях, благодійних та культурних заходах.

Роботу в модельному бізнесі Олеся Стефанко вдало поєднує із навчанням в Одеській юридичній академії, яку планує закінчити з червоним дипломом. Далі хоче займатися наукою. Розповідає, що ніколи не вважала себе особливою красунею, а у школі взагалі була сором'язливою й нерішучою дівчиною. Однокурсники та викладачі університету відгукуються про Лесю як про добру й привітну дівчину, у якої багато друзів і яка завжди готова прийти на допомогу. "Ми всім університетом радіємо її перемозі", – зазначає прес-секретар Інституту прокуратури та слідства НУОЮА Валерія Димта.

А на конкурсі "Міс Всесвіту" в наступному році нашу країну представлятиме 19-річна вінничанка Ярослава Куряча, яка перемогла на 21-му національному конкурсі "Міс Україна".

СУДОКУ

						3		1
	6				8		5	
1			5	3				
	8			5		1		9
	4			2			7	
9		5		7			8	
				9	7			6
	1		3				9	
3		6						

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 37



АВТОДРОМ

Suzuki показали "заряджений" Swift



Компанія Suzuki представила серійну версію "зарядженого" хэтчбека Swift Sport, який дебютував у Франкфурті. Габаритна довжина новинки складає 3890 міліметрів, ширина – 1695 міліметрів, висота – 1510 міліметрів, а колісна база дорівнює 2430 міліметрам. "Заряджений" хетчбек обладнали 1,6-літровим бензиновим атмосферним двигуном, що, за словами представників японської компанії, був розроблений спеціально для модифікації Sport.

Потужність мотора складає 136 кінських сил, при 6900 обертах за хвилину. Максимальний обертальний момент у 160 Нм доступний при 4400 обертах за хвилину. При цьому в "Сузукі" відзначають, що це лише попередні характеристики. Точні дані будуть отримані тільки після проведення відповідних випробувань.

Також хетчбек одержав шестиступінчасту механічну коробку передач, іншу передню підвіску зі стійками з внутрішніми пружинами і нову задню підвіску. До стандартного оснащення Suzuki Swift Sport увійдуть сім подушок безпеки, включаючи шторки безпеки і подушку для захисту колін водія, та система стабілізації.

Відзначимо, що "заряджений" Swift попереднього покоління оснащувався 125-сильним мотором об'ємом 1,6 літра. У порівнянні з попередником колісна база цього автомобіля зросла на 50 міліметрів, передня і задня колії розширилися на 10 і 5 міліметрів відповідно, а габаритна довжина збільшилася на 90 міліметрів. У Європі "стандартний" хетчбек пропонується з 94-сильним мотором об'ємом 1,2 літра.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".